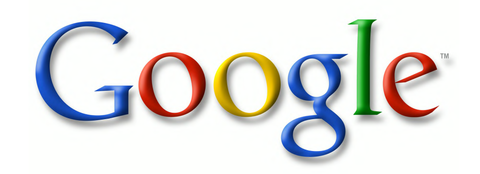
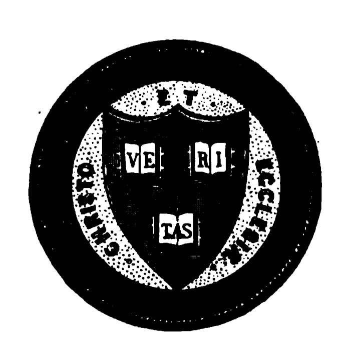
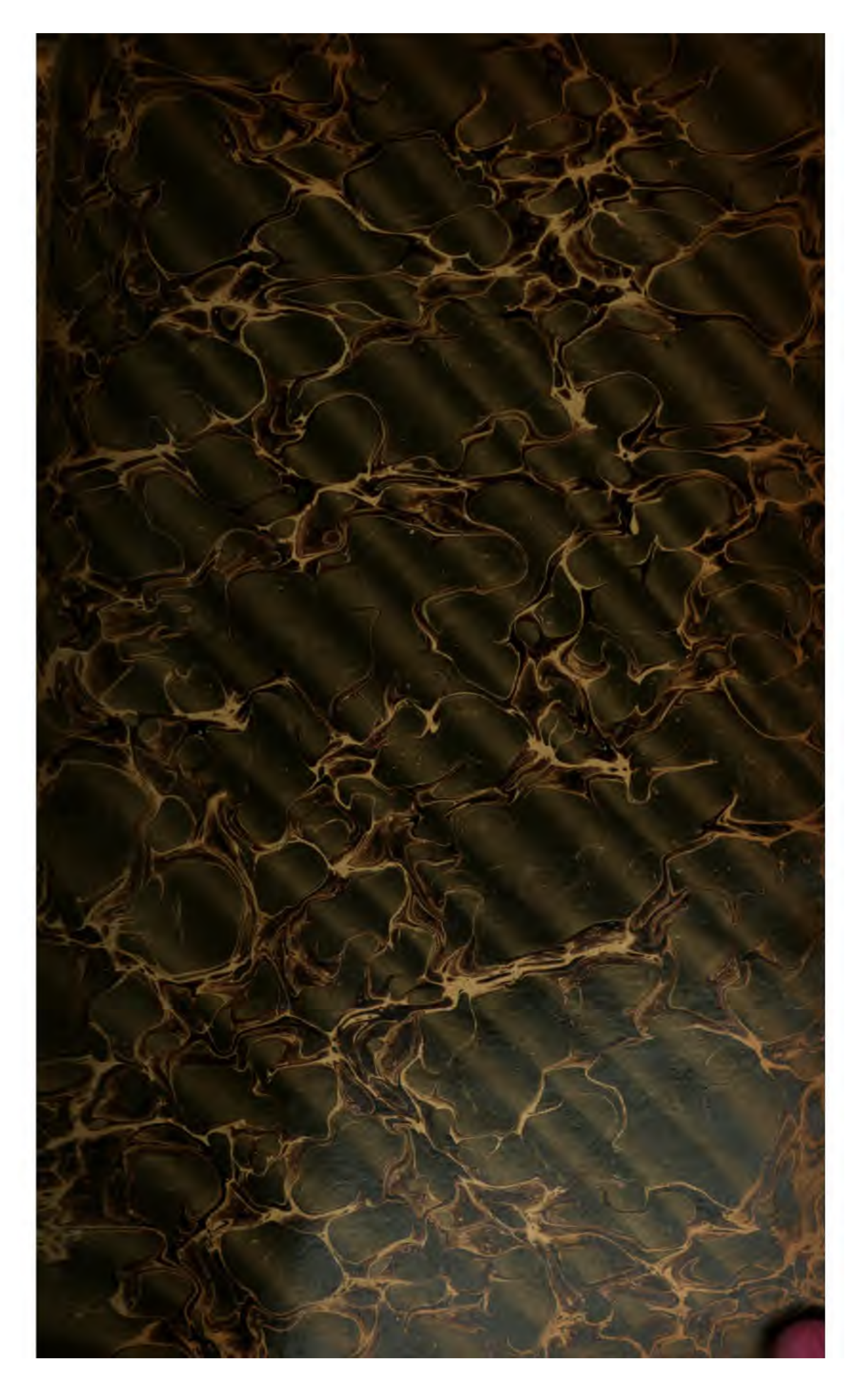



VE
RI
TAS
CHRISTO ET ECCLESIAE





ACTES DU CONGRÈS INTERNATIONAL

DE

DROIT COMMERCIAL

DE BRUXELLES 1888

ACTES DU CONGRÈS INTERNATIONAL

DE

DROIT COMMERCIAL

DE BRUXELLES (1888)

PUBLIÉS PAR LES SOINS DU SECRÉTARIAT

DROIT MARITIME — LETTRE DE CHANGE



BRUXELLES
Vve FERDINAND LARCIER
LIBRAIRE-ÉDITEUR
10, RUE DES MINIMES, 10

PARIS
G. PEDONE-LAURIEL
LIBRAIRE-ÉDITEUR
13, RUE SOUFFLOT, 13

1889

PREMIÈRE PARTIE

DOCUMENTS

LISTE DES MEMBRES

Commission royale d'organisation.

Président : M. le baron LAMBERMONT, Ministre d'État.

Vice-Présidents : MM. Victor JACOBS, Ministre d'Etat, membre de la Chambre des représentants;
Eudore PIRMEZ, Ministre d'État, membre de la Chambre des représentants.

Secrétaires généraux : MM. Léon BIEBUYCK, directeur général au Ministère des affaires étrangères;
Jules CARLIER, membre de la Chambre des représentants;
Albert NYSSENS, professeur à l'Université de Louvain.

Membres : MM. CRUYSMANS, courtier d'assurances, Anvers;
DOMIS DE SEMERPONT, secrétaire général du Ministère de la justice;
D'HONDT, professeur à l'Université de Gand;
Georges DE LAVELEYE, publiciste à Bruxelles;
LE JEUNE, Ministre de la justice;
DE MOT, avocat à la Cour de cassation;
NOTHOMB, Ministre d'État, membre de la Chambre des représentants;
PICARD, avocat à la Cour de cassation;
SAINCTELETTE, membre de la Chambre des représentants;
SIMONS, membre de la Chambre des représentants;
SMEKENS, président du tribunal de première instance à Anvers;
SPÉE, greffier du tribunal de commerce d'Anvers;
VAES, ancien bâtonnier de l'Ordre des avocats, à Anvers;
VAN PEBORGH, dispacheur à Anvers;
VRANCKEN, ancien bâtonnier de l'Ordre des avocats, à Anvers.

Secrétaires : MM. MISSOTTEN, secrétaire de légation honoraire, docteur en droit et en sciences politiques et administratives;
OUWERX, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles, docteur en sciences politiques et administratives.

Secrétaires de la section de droit maritime :
MM. BONNEVIE, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles;
SCHICKS, avocat à Anvers;
VAN DEN BROECK, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles;
VAN MEENEN, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.

Secrétaires de la section de la lettre de change :
MM. DUBOIS, juge de paix à Arlon;
RUYTERS, docteur en droit, secrétaire de la Banque de Bruxelles.

Délégués des gouvernements.

République Argentine. — M. CARLOS CALVO Y CAPDEVILA, Ministre de la République Argentine à Bruxelles.

Espagne. — MM. BIENVENIDO OLIVER Y ESTELLER, membre de l'Académie royale d'histoire, sous-directeur au Ministère de la justice;
RAMON AUNON Y VILLALON, capitaine de frégate;
ELADIO MILLE Y SUAREZ, auditeur de marine.

États-Unis d'Amérique. — S. Exc. M. Lambert TREE, Ministre des États-Unis.

Finlande. — M. DE MONTGOMERY, Sénateur, Membre du comité pour les affaires de Finlande à Saint-Pétersbourg.

France. — MM. NICOLAS, conseiller d'État, directeur du commerce intérieur;
GONSE, conseiller à la Cour de cassation;
LYON-CAEN, professeur à la faculté de droit de Paris;
DE REGNY, banquier.

Italie. — MM. le commandeur BIXIO;
le commandeur LEBANO.

Japon. — M. SUH, conseiller de la légation impériale du Japon à Rome.

Grand-Duché de Luxembourg. — M. Léon WURTH, docteur en droit, directeur de la Banque internationale de Luxembourg.

Mexique. — M. DEJACE, professeur à l'Université de Liége.

Norvège. — M. Platou, conseiller à la Cour de Christiania.
Pays-Bas. — MM. le professeur Asser, conseiller du département des affaires étrangères ;
Molengraaff, professeur à l'Université d'Utrecht ;
Jitta, avocat à Amsterdam.
Portugal. — M. Midosi, avocat, professeur émérite à l'Institut industriel et commercial, à Lisbonne.
Roumanie. — M. Degré, conseiller à la Cour de cassation.
Russie. — MM. de Martens, conseiller d'État actuel ;
de Tuhr, conseiller du Ministère des finances ;
Raffalovich, membre du Conseil des manufactures.
Suisse. — M. Speiser, président du conseil d'État du canton de Bâle.
Turquie. — S. Exc. Carathéodory-Effendi, Ministre de Turquie à Bruxelles.

Barreaux.

Anvers. — M. Delvaux, ancien bâtonnier de l'Ordre des avocats.
Bruxelles. — M. Guillery, ancien bâtonnier de l'Ordre des avocats, ancien président de la Chambre des représentants.
Copenhague. — Cour suprême. M. Hindenburg, président du Barreau de la Cour suprême.
Gand. — M. Van Cleemputte, avocat, membre de la Chambre des représentants.
Leipzig (*Cour suprême de l'Empire*). — MM. Mecke, avocat, conseiller de justice ;
Lewald, avocat.
Lisbonne. — M. Midosi, avocat.
Louvain. — M. Louis Hamande, avocat.
Saint-Louis (*Missouri U. S. A.*). — M. Seymour D. Thompson.

Facultés de droit.

Angers. — M. le professeur Perrin.
Bordeaux. — M. le professeur Duguit.
Bruxelles. — M. le professeur Vauthier.
Caen. — M. le professeur Danjon.
Gand. — M. le professeur De Brabander.
Genève. — M. le professeur E. Richard.

Louvain. — M. le professeur DESCAMPS.
Padoue. — M. le professeur SACERDOTI.
Paris. — MM. le professeur GUYOT ; le professeur TERRAT.

Sociétés juridiques.

Association pour la réforme et la codification du droit des gens. — Sir TRAVERS TWISS, conseiller de la Reine, président;
Dr Ernest-Émile WENDT, vice-président.
Cobden Club. — M. F. VAN BRUYSSEL, consul général de Belgique au Canada.
Institut de droit international. — MM. le professeur RIVIER, consul général de Suisse;
ROLIN-JAEQUEMYNS, ancien ministre.
Société de législation comparée. — MM. Alexandre CHAUMAT, avocat à la Cour d'appel de Paris;
Fernand DAGUIN, avocat à la Cour d'appel de Paris.

Tribunaux de commerce.

Alost. — M. le greffier PAPPAERT.
Anvers. — M. VAN EETEN, juge.
Courtrai. — M. le greffier RUYSSEN.
Gand. — M. le greffier Arthur DIETENS.
Hambourg. (Cour d'appel hanséatique.) — MM. le Dr SIEVEKING, président;
R. MARTIN, conseiller.
Louvain. — M. le greffier STAES.
Mons. — M. CH. DELLOYE, banquier, juge suppléant.

Chambres de commerce et Associations commerciales.

Anvers. (Cercle des anciens étudiants de l'Institut supérieur de commerce.) — M. L. STRAUSS.
Anvers. (Chambre de commerce.) — M. LEJEUNE.
Arlon. (Chambre de commerce et des fabriques.) — M. L. PIERLOT.
Berlin. (Association commerciale allemande.) — M. ANNECKE.

Bruxelles. (Chambre de commerce française.) — MM. RENAUDIN et SOUDANAS.

Bruxelles. (Union syndicale.) — M. L. MARTINY, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.

Charleroi. (Chambre d'industrie, d'agriculture et de commerce.) — M. MOYAUX.

Courtrai. (Union commerciale, industrielle et agricole.) — M. A. COOSEMANS, directeur de la Banque de Courtrai.

Francfort-s/Mein. (Chambre de commerce.) — M. Alfred HAHN, directeur de la Deutsche Effecten- und Wechselbank.

Gand. (Cercle commercial et industriel.) — M. Alfred VERBAERE, avocat à la Cour d'appel de Gand.

Id. (Chambre de commerce et des fabriques.) — M. H. DERVAUX, avocat à la Cour d'appel.

Id. (Ligue du commerce et de l'industrie.) — M. DE NOBELE, avocat à la Cour d'appel.

Genève. (Association commerciale et industrielle génevoise.) — M. G. DE SEIGNEUX.

Havre. (Chambre de commerce.) — MM. COUPERY et de QUERHOENT.

Lisbonne. (Association commerciale.) — M. H. MIDOSI, avocat.

Louvain. (Chambre de commerce libre de l'arrondissement.) — M. A PEEMANS, avocat.

Mayence. (Chambre de commerce.) — M: HACHEL.

Naples. (*Id*.) M. le commandeur LEBANO.

Ostende. (Association commerciale, maritime, industrielle et agricole.) — M. J. MONTANGIE, avocat et bourgmestre d'Ostende.

Palerme. (Chambre de commerce et des arts.) — MM. Lambert DE ROTHSCHILD, consul d'Italie à Bruxelles.
RIVIER, professeur à l'Université de Bruxelles.

Paris. (Chambre de commerce.) — M. F. DEHAYNIN.

Id. (Chambre de commerce anglaise.) — M. TH. BARCLAY, avocat.

Id. (Union nationale du commerce et de l'industrie.) — MM. MUZET, conseiller municipal de Paris, président, et BLUM, président de la Chambre syndicale des représentants de fabrique.

Rouen. (Chambre de commerce.) — MM. BONIFACE et POWELL.

Verviers. (*Id*.) M. J. SOUBRE, avocat.

Bourses de commerce.

Anvers. — M. A. OBOUSSIER.

Bruxelles. — M. BOVY.
Saint-Pétersbourg. — MM. BACHILOW, avocat.
HALPORT, directeur de la Banque russe pour le commerce étranger.

Banques.

Banque nationale de Belgique. — M. E. PIRMEZ, ministre d'État, directeur.
Société générale pour favoriser l'industrie nationale. — M. SIMONS, membre de la Chambre des représentants, directeur.
Union des banquiers du commerce de Paris et de la province. — MM. DENIS-GALET, banquier, et G. LEVEL, avocat, conseil de l'*Union.*
Union des banquiers des départements. — MM. J. DE CROIX, banquier, président de l'*Union*, et E. VIGNES, secrétaire de l'*Union.*

Compagnies de navigation et d'assurances maritimes.

Anvers. (Compagnie d'assurance *l'Escaut.*) — M. DIERCXSENS, directeur.
Id. (Compagnie d'assurance *l'Océan.*) — M. DUMERCY, avocat.
Berlin. (Internationaler Transport Versicherungs Verband.) — MM. BUSCHIUS, directeur, et R. ULRICH, secrétaire général.
Dusseldorf. (Dusseldorfer Allgemeine Versicherungs-Gesellschaft.) — MM. COURTH, conseiller de justice, et KRAUSE, directeur.
Newcastle. (North of England Protecting and Indemnity Association.) — M. Jacques LANGLOIS.
Paris. (La Foncière.) — M. GÉNICOT, dispacheur à Anvers.
Rome. (Societa reunite Florio e Rubattino.) — M. Aurelio SALMONA, avocat, secrétaire du conseil.
Rotterdam. (Stoomvaart Maatschappij, Rotterdamsche Lloyd.) — M. F. RUYS, à Anvers.

Périodiques spéciaux.

Allgemeine Juristen Zeitung, Vienne. — M. GOLDBERGER, directeur.
Belgique judiciaire, Bruxelles. — M. Maurice PAYEN, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.
Le Droit, Paris. — MM. VINCENT, secrétaire de la rédaction, et SMETS, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.

France judiciaire, Paris. — MM. Ch. Constant, avocat à la Cour d'appel de Paris, directeur, et E. Cosson, avocat à la Cour d'appel de Paris.

Law Quarterly Review, Londres. — M. T. Barclay, avocat.

Jurisprudence commerciale des Flandres, Gand. — M. Van Alleynes, conseiller à la Cour d'appel de Gand.

Jurisprudence du port d'Anvers, Anvers. — M. A. Van Zuylen, avocat.

Journal du Droit international privé, Paris. — M. Clunet, avocat à la Cour d'appel de Paris, directeur.

Journal des Tribunaux, Bruxelles. — M. Schoenfeld, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.

Moniteur des Intérêts matériels, Bruxelles. — M. Brunard, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.

Pandectes belges, Bruxelles. — M. Beekman, vice-président du tribunal de Louvain.

Revue commerciale et maritime d'Anvers. — M. Arthur Goemare, dispacheur à Anvers.

Revue internationale du droit maritime, Paris. — MM. Autran, directeur.

Maeterlinck, avocat à Anvers.

Revue de droit commercial et industriel, Paris. — M. Ch. Constant, avocat à la Cour d'appel de Paris.

Revue de droit international et de législation comparée. — M. Ed. Rolin, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.

Rechtsgeleerd Magazijn, Utrecht. — M. Molengraaf, professeur à l'Université d'Utrecht.

Zeitschrift für Vergleichende Rechtwissenschaft, Heidelberg. — M. G. Cohn, professeur à l'Université.

COMPOSITION DES BUREAUX

Bureau général du Congrès.

Président d'honneur : M. BEERNAERT, Ministre des finances de S. M. le Roi des Belges.

Président : M. le baron LAMBERMONT, Ministre d'État.

Vice-Présidents : MM. le professeur docteur ASSER, conseiller du Ministère des affaires étrangères, délégué du Gouvernement néerlandais;

CARLOS CALVO Y CAPDEVILA, Ministre de la République Argentine;

CARATHÉODORY-EFFENDI, Ministre de Turquie;

LEBANO, délégué du Gouvernement italien.

Ch. LYON-CAEN, professeur à la Faculté de droit de Paris, délégué du Gouvernement français;

MECKE, avocat, conseiller de justice, délégué du barreau de la Cour suprême de l'Empire d'Allemagne;

B. OLIVER Y ESTELLER, sous-directeur au Ministère de grâce et de justice, délégué du Gouvernement espagnol;

Alph. RIVIER, président de l'Institut de droit international, consul général de Suisse;

S. E. LAMBERT TREE, Ministre des États-Unis d'Amérique;

Sir TRAVERS TWISS, conseiller de la Reine, président de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens;

DE TUHR, conseiller au Ministère des finances, délégué du Gouvernement russe;

Secrétaires généraux : MM. Léon BIEBUYCK, directeur général au Ministère des affaires étrangères de Belgique;

Jules CARLIER, membre de la Chambre des représentants;

Albert NYSSENS, professeur à l'Université de Louvain;
ELADIO MILLE Y SUAREZ, auditeur de la marine, délégué du Gouvernement espagnol;
F. DAGUIN, secrétaire général de la Société de législation comparée, de Paris;
RAFFALOVICH, membre du conseil des manufactures, délégué du Gouvernement russe;
SUH, conseiller de légation, délégué du Gouvernement japonais;

Secrétaires : MM. Aug. MISSOTTEN, secrétaire de légation honoraire, docteur en droit et en sciences politiques et administratives;
Lambert OUWERX, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles, docteur en sciences politiques et administratives.

Attaché : M. MOTTE, chef de bureau à la Caisse d'épargne et de retraite de l'État.

Bureaux des sections.

PREMIÈRE SECTION. — DROIT MARITIME.

Président : M. Victor JACOBS, Ministre d'État, membre de la Chambre des représentants.

Vice-Présidents : MM. GONSE, conseiller à la Cour de cassation, délégué du Gouvernement français;
MOLENGRAAFF, professeur à l'Université d'Utrecht, délégué du Gouvernement néerlandais;
DE MONTGOMERY, sénateur, délégué du Gouvernement de Finlande;
PLATOU, conseiller à la Cour suprême, délégué du Gouvernement norvégien;
ROLIN-JAEQUEMYNS, ancien ministre, secrétaire général de l'Institut de droit international;
Dr SIEVEKING, président de la Cour d'appel hanséatique de Hambourg;
Dr Ernest-Émile WENDT, délégué de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens.

Secrétaires : MM. AUTRAN, directeur de la *Revue internationale du droit maritime ;*
V. BONNEVIE, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles;
A. SCHICKS, avocat à Anvers;
J. VAN DEN BROECK, avocat à la cour d'appel de Bruxelles;
M. VAN MEENEN, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.

SECONDE SECTION. — LETTRE DE CHANGE.

Président : M. Eudore PIRMEZ, Ministre d'État, membre de la Chambre des représentants de Belgique, directeur de la Banque nationale.

Vice-Présidents : MM. TH. BARCLAY, barrister-at-law, délégué de la *Law Quarterly Review* ;
DEGRÉ, conseiller à la Cour suprême, délégué du Gouvernement roumain ;
Dr MARTIN, conseiller à la Cour d'appel hanséatique de Hambourg ;
MIDOSI, avocat, délégué du Gouvernement portugais ;
NICOLAS, conseiller d'État, délégué du Gouvernement français ;
NORSA (le chevalier), avocat;
Dr SPEISER, délégué du Gouvernement suisse;
WURTH, L., directeur à la Banque internationale, délégué du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg.

Secrétaires : MM. DEJACE, professeur à l'Université de Liége, délégué du Gouvernement mexicain;
DUBOIS, juge de paix à Arlon;
RUYTERS, V., docteur en droit, secrétaire de la Banque de Bruxelles.

RÉUNION PRÉPARATOIRE.

Dimanche 30 septembre 1888.

PRÉSIDENCE DE M. LE BARON LAMBERMONT, MINISTRE D'ÉTAT.

La séance est ouverte à 11 heures.

La Commission belge prend place au bureau provisoire.

Le Président s'adresse en ces termes à l'assemblée :

Messieurs, cette réunion préparatoire et sans caractère officiel a pour objet de mettre en présence les membres du Congrès et de régler, en quelque sorte en famille, l'ordre dans lequel se poursuivront nos travaux.

Je me félicite d'être appelé à vous saluer au nom de la Commission belge. Parmi vous, les uns sont les ouvriers de la première heure ; nous les considérons comme de vieux amis. Les autres, c'est notre vœu bien sincère, sont destinés à le devenir. Tous, vous pouvez compter sur notre concours le plus cordial et le plus empressé pour mener à bien notre tâche commune.

Cette tâche, le moment n'est pas venu de la retracer ; nous aurons, dans les réunions prochaines et officielles, l'occasion d'exposer ce qui a été fait déjà et de préciser ce qui reste à faire.

Nous avons, quant à présent, à nous mettre officieusement d'accord sur la composition des bureaux.

Vous savez, Messieurs, comment l'on a procédé en 1885 : la Commission organisatrice belge a été maintenue au bureau général. Cette même Commission, en vertu d'une décision prise par le Congrès en 1885, dans sa séance de clôture, a été prorogée et a fonctionné jusqu'aujourd'hui. Il vous appartient, Messieurs, de faire connaître s'il entre dans vos intentions qu'elle conserve dans le nouveau bureau la place qu'elle a occupée dans l'ancien.

M. GONSE, délégué du gouvernement français, propose de continuer pour la seconde session la résolution prise pour la première. (*Approbation unanime et applaudissements.*)

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, après vous avoir remercié, au

nom de mes collègues belges et au mien, de la nouvelle marque de confiance que vous voulez bien nous donner, je rappellerai qu'en 1885 un certain nombre de délégués étrangers ont été adjoints aux membres belges soit comme vice-présidents, soit comme secrétaires généraux. Plusieurs des anciens titulaires étrangers font partie du Congrès actuel. Je demande si vous voulez leur conserver les places qu'ils ont jadis dignement et utilement remplies? (*Adhésion.*)

M. le Président. — Il ne reste donc qu'à pourvoir au remplacement de ceux que la mort ou d'autres causes ont empêchés de se rendre à notre appel. Pour faciliter votre choix, qui reste entièrement libre, on a, de divers côtés, suggéré des propositions d'après lesquelles les bureaux seraient composés de la manière suivante.....

M. Carlier, secrétaire général, donne lecture du tableau des propositions (V. Composition des Bureaux, p. 16).

M. le baron Lambermont, président. — S'il n'y est fait aucune objection, ce tableau est provisoirement adopté.

Il est à peine nécessaire de vous faire remarquer que cette composition des bureaux ne deviendra définitive, aux termes du règlement, que par la ratification de l'assemblée plénière pour le bureau général et des sections pour leurs bureaux respectifs.

M. le Président énumère ensuite les documents déjà remis aux membres du Congrès, à savoir :

Leur carte de légitimation ;

Le règlement du Congrès;

La liste des membres;

Le programme des travaux et des fêtes.

Le tableau de la composition des bureaux ne pourra leur être distribué qu'après la séance plénière.

M. le Président rappelle aussi que la Commission organisatrice a fait parvenir à tous les délégués les avant-projets relatifs au Droit maritime et à la Lettre de change sur lesquels s'ouvriront les débats du Congrès.

Enfin, M. le Président croit devoir attirer l'attention des délégués sur une modification apportée au règlement de 1885. Elle concerne le mode d'après lequel les votes sont comptés. Au Congrès de 1885 on les comptait par tête. L'expérience, les anciens membres s'en souviennent, a démontré que ce mode de supputation n'était pas sans inconvénient. C'est pourquoi la

Commission organisatrice a introduit dans le nouveau règlement une disposition ainsi conçue :

« Sauf décision contraire des délégués des Gouvernements représentés au Congrès, le vote aura lieu par pays.

» A cet effet, les délégués appartenant à un même pays seront groupés sur les listes d'appel nominal, et le vote de la majorité d'entre eux constituera le vote de leur pays.

» Les listes d'appel nominal, renseignant les votes de tous les membres présents, seront insérées dans le compte rendu des séances. »

M. Gonse, délégué du Gouvernement français, juge préférable de s'en tenir à ce qui a été fait lors de la première session.

Cette manière de voir est appuyée par quelques délégués; elle est combattue par d'autres, notamment par M. de Martens, délégué du Gouvernement russe, et l'assemblée décide finalement que le bureau sera chargé de rédiger un projet dans lequel il sera tenu compte, d'une part, de l'utilité qu'il y a à recenser les votes par pays, et, d'autre part, de la réserve imposée aux délégués des gouvernements par la nature même de leurs fonctions.

La séance est levée à midi.

SÉANCE SOLENNELLE D'OUVERTURE.

Dimanche 30 septembre 1888.

PRÉSIDENCE DE M. LE BARON LAMBERMONT, MINISTRE D'ÉTAT.

La séance est ouverte à 2 heures.

M. Le Jeune, Ministre de la justice, remplaçant M. Beernaert, Président d'honneur, M. le baron Lambermont, Président du Congrès, MM. Pirmez et Jacobs, Présidents des deux sections du Congrès, et MM. les Secrétaires généraux Biebuyck, Carlier et Nyssens, prennent place au bureau.

M. le baron LAMBERMONT, président. — La parole est à M. le Ministre de la justice.

M. LE JEUNE, Ministre de la justice. — Pour empêcher votre Président d'honneur de se rendre au milieu de vous aujourd'hui il fallait un deuil comme celui qui vient de le frapper.

Le regret de ne pas entendre sa parole amie nous entretenir des travaux accomplis par vous, nous montrer le trajet parcouru dans la voie ouverte par lui, attristera, j'en suis convaincu, chacun de nous, dans la session nouvelle du Congrès.

C'est à cette pénible circonstance que je dois l'honneur, très grand pour moi, d'être appelé à vous souhaiter la bienvenue au nom du Gouvernement belge, à saluer au nom de la patrie belge l'arrivée des membres étrangers du Congrès.

Le Gouvernement a provoqué la réunion du Congrès comptant sur le succès de l'entreprise dont il prenait l'initiative. La confiance qu'il a dans le haut mérite et le dévouement des hommes d'élite qui s'y sont rendus a été dépassée.

La plus grande autorité dont puissent s'entourer les résolutions d'une assemblée savante a présidé aux résolutions du Congrès International de droit commercial. Cette autorité s'affirme dans l'éclat des travaux de votre première session, dans le concours empressé

d'hommes éminents, d'illustrations de la science, de la politique, de l'administration, d'organes attitrés et respectés du monde des affaires qui apportent aux délibérations du Congrès les lumières de leur savoir et les conseils de leur expérience.

Le Gouvernement renierait ses propres vœux si, dans les actes et négociations qui dépendront de lui, il ne déployait pas tous ses efforts pour faire entrer le plus tôt possible dans le domaine de la législation positive les résolutions du Congrès.

L'œuvre est grande; elle sera féconde; mais elle n'est pas de ces questions que l'on puisse précipiter. Nous nous en consolons en songeant que les relations amicales dont elle est le lien n'en seront que plus longues et plus intimes entre vous et nous.

Et cependant il semble que nous touchions déjà à une solution pratique.

Je veux parler de ce qui concerne les conflits de législation dans le droit maritime. Faire adopter par les souverains l'application large de la loi du pavillon c'est aplanir la route qui conduit aux concessions réciproques. C'est par là qu'il faut passer pour arriver à l'unification de la législation commerciale.

Sur ce point, les idées du Congrès semblent s'être fixées; la lettre de change peut, sans déchoir, se laisser distancer par le pavillon; mais elle manquerait à son origine et à sa mission si elle n'était pas la première à s'élancer à la suite du pavillon dans la voie déjà créée. Aussi, pouvons-nous espérer que les divergences qu'une première session du Congrès n'a pas aplanies au sujet du règlement de la provision en matière de lettre de change auront disparu lorsque la seconde session du Congrès sera close.

Le Gouvernement envisage donc comme prochaine l'époque où il pourra prendre sa part de vos travaux autrement qu'en se félicitant d'y avoir attaché le nom de la Belgique.

Le Gouvernement a avec lui le Roi qui, dans son discours du trône de 1886, a manifesté pour le Congrès sa haute sympathie.

Le Gouvernement vous prie de compter sur le concours qu'il vous promet. Qu'il me soit permis de joindre à cette promesse dont je suis l'interprète tous les remerciements du Gouvernement.

Je souhaite, Messieurs les membres étrangers du Congrès, que dans l'accueil sympathique qui vous sera fait sur le sol belge, dans toutes les poignées de main qui vous seront offertes cordialement et loyalement, vous trouviez les témoignages de la véritable et sincère reconnaissance nationale. (*Applaudissements.*)

M. GONSE, délégué du Gouvernement français.

Monsieur le Président, je demande au nom de mes collègues à remercier la Belgique de l'initiative prise par elle. Il y a trois ans, à pareille époque, j'ai déjà eu l'honneur d'exprimer nos sentiments de gratitude pour l'hospitalité qui nous était offerte; à ce moment, nous avions été pour la première fois gracieusement invité à venir venir discuter ici les plus intéressantes questions du droit commercial.

C'est grâce au Gouvernement belge, c'est grâce surtout aux travaux poursuivis par la Commission d'organisation que notre tâche si bien préparée se trouve aujourd'hui près d'être achevée. Il n'est personne d'entre nous qui n'ait à cœur de leur adresser ses plus sincères remerciements.

Il était donné à cet heureux pays, qui depuis cinquante-huit ans n'a cessé de jouir des bienfaits de la paix extérieure et de prospérer, sous le stimulant de la liberté politique, il était donné, dis-je, à la Belgique de nous réunir tous ici, venus de toutes parts, dans une même pensée de progrès et de paix.

Encore une fois, merci !

Permettez-moi, Messieurs, d'ajouter après avoir exprimé ces sentiments qui nous sont communs, que nous reprenons aujourd'hui nos travaux avec un charme de plus. A Anvers nous avons été heureux d'augmenter le nombre de nos amis et de nouer avec nos collègues des rapports d'une franche cordialité.

Ici chacun de nous, dès l'arrivée, retrouve tendues les mains serrées au départ, il y a trois ans, et nous ne quitterons certes Bruxelles qu'après avoir renouvelé et affermi ces relations internationales si amicalement commencées et si heureusement continuées.

M. le professeur MOLENGRAAFF, délégué du Gouvernement des Pays-Bas. — Au nom du Gouvernement néerlandais, nous remercions le Gouvernement belge, qui a bien voulu répondre au vœu émis dans la séance de clôture du Congrès, réuni à Anvers, il y a trois ans, en investissant les membres de la Commission organisatrice du Congrès d'Anvers du mandat de préparer cette seconde session.

Nous adressons aussi à la Commission organisatrice nos sincères remerciements et nous apprécions hautement la manière excellente dont elle a préparé nos débats et jeté tant de lumière sur

les diverses questions dont nous tâcherons de trouver la solution.

Si notre œuvre atteint, comme nous l'espérons, le but élevé que les promoteurs du Congrès se sont proposé, si l'unification des législations commerciales et maritimes, pensée féconde dont personne ne niera la haute utilité, se réalise par nos efforts, nous le devons principalement à la direction pleine de sagesse qui a été donnée à nos travaux.

Les membres de la délégation néerlandaise sont heureux de pouvoir assister de nouveau à cette grande réunion civilisatrice, et ils expriment le vœu que l'initiative prise par le Gouvernement belge aboutisse à un succès complet, de manière à devenir un titre impérissable de gloire pour le pays qui nous a accueillis avec une si généreuse hospitalité.

M. le conseiller DE TÜHR, délégué du Gouvernement russe. — Au nom de la délégation russe, je m'associe aux paroles sympathiques de remerciements qui viennent d'être adressées à la Belgique. La Russie porte un intérêt toujours particulier aux travaux du Congrès, car on commence à réformer la législation du pays et les travaux du Congrès ont une influence notable sur la marche des travaux législatifs en Russie.

M. SUH, conseiller de légation, délégué du Gouvernement japonais. — Messieurs, au nom du Gouvernement impérial du Japon, j'ai l'honneur de remercier vivement le Gouvernement royal de Belgique d'avoir bien voulu convoquer, au sein de son beau pays, cette seconde réunion internationale de droit commercial, à laquelle je suis heureux de prendre part comme délégué de mon Gouvernement.

J'ai l'honneur aussi de remercier, au nom de mon pays, la Commission royale d'organisation d'avoir si bien préparé nos travaux; je la félicite particulièrement d'avoir rédigé les questions importantes de notre programme d'une manière si claire, si nette, qu'il ne nous reste plus qu'à les voter sans exiger beaucoup de discussions.

Espérons donc, Messieurs, qu'avec le concours de tant d'hommes remarquables réunis dans cette assemblée, nous pourrons faire bien des pas, pendant cette courte réunion d'une semaine, pour arriver à notre but commun qui est l'unification législative du droit commercial.

M. ELADIO MILLE Y SUAREZ, délégué du Gouvernement espagnol. — Les délégués du Gouvernement espagnol remercient profondément le Gouvernement de S. M. le Roi des Belges d'avoir bien voulu inviter leur pays à prendre part à la grande œuvre de l'unification du droit de la mer.

Le Gouvernement espagnol s'est préoccupé sérieusement du Congrès de Droit commercial et a recommandé à ses délégués de faire une étude approfondie de toutes les matières soumises à cette assemblée, dont il reconnaît la grande importance. Mais, en agissant ainsi, le Gouvernement espagnol n'a fait que remplir un devoir et payer une dette de reconnaissance, je pourrais même dire de courtoisie, envers le cabinet de Bruxelles. Car si la Belgique n'avait pas depuis longtemps trop de titres à l'estime, à la considération de tous les pays, l'initiative de la réunion de ce Congrès suffirait sans doute pour lui assurer leur sympathie et leur reconnaissance.

Le fait qui s'accomplit aujourd'hui et auquel nous avons l'honneur de prendre part est vraiment remarquable sous tous les rapports, parce qu'il constitue une manifestation évidente de l'esprit de notre époque et du mouvement progressif de l'humanité dans la sphère des relations internationales des peuples.

Et c'est à la Belgique, Messieurs, que nous devons ce spectacle magnifique et touchant : c'est à ce pays merveilleux, aussi petit par l'étendue matérielle de son territoire que grand par son influence bienfaitrice dans le destin de l'humanité, par sa signification politique et sociale dans l'Europe, par son admirable organisation intérieure, par des hommes d'État et par des savants dont le nom remplit le monde.

Nous, délégués du Gouvernement espagnol, représentants d'un peuple qui aime passionnément toutes les idées grandes, nous saluons avec admiration et avec enthousiasme ce noble pays de la Belgique qui, après nous avoir fait l'honneur de nous inviter à prendre part au Congrès de Droit commercial, nous reçoit aujourd'hui hospitalièrement, même affectueusement.

Nous saluons avec la plus haute considération le Gouvernement du Roi des Belges, toujours prêt à seconder Sa Majesté dans ses nobles desseins et à avoir lui-même des initiatives aussi savantes et aussi fécondes que celle dont nous voyons aujourd'hui les effets.

Nous adressons, enfin, un salut fraternel à tous les membres

du Congrès et nous faisons spécialement tous nos compliments à la Commission organisatrice qui, en rédigeant ses travaux préparatoires, en traçant les lignes générales de nos délibérations, et en posant nettement et logiquement les questions dont nous devons nous occuper, a rendu notre tâche bien plus facile et nous a donné des éléments précieux pour faire quelque chose d'utile et de pratique.

M. Degré, délégué du Gouvernement roumain. — Messieurs, le Congrès, que nous inaugurons dans ce moment, nous relève les âmes, car il s'agit d'un acte de fraternité, de sympathie, de protection égale pour les habitants des grands et des petits États.

L'adoption par les législations des différents pays des principes abstraits partout les mêmes est tout aussi nécessaire pour le progrès de l'humanité que le génie particulier de chaque nation, l'originalité d'esprit et de sentiments.

Il faut donc séparer — et c'est précisément la mission de notre Congrès — il faut séparer l'un de l'autre le droit pur et le droit historique, il faut réduire à leur mesure exacte l'obligation morale, qui incombe aux nations, de sacrifier leurs traditions dans les grandes questions, les questions ontologiques du droit, et la liberté qu'on doit leur laisser de développer leur propre génie dans les questions de second ordre.

Comme délégué du Gouvernement roumain, je me permets de remercier le Gouvernement belge de la gracieuse invitation qui nous a procuré l'occasion de concourir, dans les limites de nos forces modestes, à l'accomplissement, au moins en partie,de cette grande œuvre.

M. Midosi, délégué du Gouvernement portugais. — Messieurs, pour éviter des répétitions, je m'associe complètement aux orateurs qui m'ont précédé donnant les plus méritées louanges, et exprimant les plus chaleureux vœux de reconnaissance au Gouvernement belge pour la mémorable initiative qu'il a prise dans le projet de l'unification du Droit commercial, et à la Commission royale d'organisation pour ses admirables travaux,qui ont préparé les résolutions du Congrès d'Anvers et rendu possible la convocation du deuxième Congrès.

La gracieuse réception que la Belgique nous fait nous oblige infiniment.

Je puis rendre un témoignage irrécusable de l'hospitalité de

cette noble nation. C'est la quatrième fois que je viens en ce pays sympathique, invité à concourir à ses grandes œuvres de progrès et de civilisation : en 1880 au Congrès international d'enseignement ; en 1883 à l'inauguration du Palais de Justice ; en 1885 au Congrès international de Droit commercial d'Anvers et en 1888 au Congrès de Bruxelles.

Le Gouvernement portugais s'intéresse vivement à l'unification du Droit commercial, et dans la promulgation du nouveau Code de commerce, le 18 août 1888, qui entrera en vigueur le 1[er] janvier 1889, dû aux infatigables efforts du Ministre de la justice, il a rendu un honorable hommage aux résolutions du Congrès d'Anvers, adoptant celles qui ne s'opposaient pas aux intérêts portugais et pouvaient s'approprier au milieu social de la nation.

Le Gouvernement du Portugal se propose d'adhérer aux accords internationaux par des conventions diplomatiques, dans toutes les dispositions qui ne pourront pas être réglées par les Codes et les lois particulières de chaque État.

M. le baron LAMBERMONT, président. — Messieurs, j'ai tout d'abord un devoir à remplir, un devoir qui nous est commun. Je crois aller au devant de vos intentions en priant M. le Ministre de la justice de vouloir bien reporter à M. le Ministre des finances, notre Président d'honneur, l'expression de la profonde sympathie et des regrets douloureux que nous a fait éprouver le triste événement qui nous prive de sa présence. (*Assentiment général.*)

Je désire, en outre, rendre un hommage auquel, j'en suis certain, vous vous associerez également. Nous avons perdu, depuis le Congrès d'Anvers, trois de nos collègues : M. Huergo, qui a laissé parmi nous les meilleurs souvenirs, comme diplomate et comme jurisconsulte; M. le conseiller d'Oliveira-Chamisso, qui jouissait en Portugal et ici d'une considération hautement méritée, et M. Engels, un des noms les plus respectés du commerce d'Anvers. Nous n'avons pas oublié les services qu'ils ont rendus à l'œuvre que nous poursuivons et j'ai voulu payer à leur mémoire, au nom du Congrès, le juste tribut de notre reconnaissance et de nos regrets. (*Assentiment général.*)

Une autre obligation m'est encore imposée et ce sont les précédents orateurs qui l'ont fait naître. Ils ont parlé de la Belgique, de son Souverain, de son Gouvernement, en des termes contre lesquels je n'aurai pas le courage de protester. Tout en faisant la

part de ce que leur bienveillance a pu avoir d'excessif, je tiens à leur exprimer sans retard toute notre affectueuse gratitude. Je suis assuré, en parlant ainsi, d'être l'organe non seulement de mes collègues belges, mais encore du Roi, de son Gouvernement et du pays tout entier.

Messieurs, le Congrès actuel, vous le savez tous, s'ouvre dans des conditions qui ne sont plus celles d'il y a trois ans. Nous n'avons plus à interroger l'horizon, à chercher notre chemin, à tracer le cadre de nos travaux. Le terrain sur lequel nous marchons est délimité et est même, dans une large mesure, défriché, et le but est aujourd'hui clairement aperçu. Ces premiers et importants résultats, nous les devons au chef du cabinet qui, dès nos débuts, a jeté de vives lumières sur notre programme ; nous les devons à la collaboration si active et si éclairée que nous ont prêtée tant d'hommes éminents; nous les devons, enfin, et tout particulièrement, à la haute compétence des présidents des deux sections. (*Assentiment général.*)

Mais qu'il s'agisse de prévenir les conflits entre les législations, de soumettre à des règles uniformes certains points essentiels du droit maritime ou de simplifier l'usage de la lettre de change, nous n'aurons fait qu'une œuvre théorique, si elle n'aboutit à une entente positive et officielle entre les gouvernements. Je ne réclame qu'une part bien minime dans l'élaboration juridique des matières soumises à vos débats; mais vous me permettrez de me préoccuper d'un point de vue qui m'est plus familier, le point de vue diplomatique. Un moment viendra où vos propositions, quelles qu'elles soient, devront passer par l'épreuve peut-être la plus difficile : c'est lorsqu'il faudra en saisir les puissances intéressées. Le Congrès ne fait pas de lois, il ne négocie pas de conventions ; il en prépare les matériaux et les bases. Pardonnez à votre président de vous recommander de tenir grand compte de cette phase future en déterminant la nature et le nombre des propositions sur lesquelles un accord international pourra intervenir. Visons surtout ce qui peut devenir d'application générale ; c'est là, je n'en doute pas, le caractère que le Congrès voudra attacher à ses conclusions et ce sera l'honneur de la présente session d'y avoir réussi. Je connais plus d'une Conférence dont les vœux dorment au fond des Chancelleries ; mais, je me hâte de l'ajouter, je crains peu ce sort pour vos travaux, attendu qu'ils ont été dirigés dans l'esprit d'une sage prévoyance.

M. le baron LAMBERMONT, président. — Messieurs, si personne ne demande plus la parole dans ce qu'on pourrait appeler la discussion générale, nous passerons à un autre objet de notre ordre du jour, c'est-à-dire à la composition définitive des bureaux.

D'après le règlement, la réunion préparatoire de ce matin avait pour objet de s'occuper d'un projet provisoire d'organisation. Nous avons abouti à la formation d'un tableau dont, si vous le permettez, M. le secrétaire général va vous donner lecture.

M. CARLIER, secrétaire général, donne lecture du tableau indiquant les membres du Bureau général. (V. p. 16.)

M. le baron LAMBERMONT, président. — Je prie l'assemblée de décider si elle ratifie les propositions faites par la réunion préparatoire et dont il vient d'être donné lecture. (*Marques d'approbation.*)

Je déclare donc le bureau général du Congrès constitué.

Quant aux bureaux des sections, d'après le règlement, ce sont les sections elles-mêmes qui auront à confirmer les propositions que vous venez d'entendre. Au nom de mes collègues belges et au mien, Messieurs, je tiens à vous remercier de la nouvelle preuve de confiance que vous voulez bien nous accorder. Votre indulgence est sans bornes; notre reconnaissance et notre dévouement le seront également.

Je ne puis m'empêcher d'ajouter que l'assemblée, par la mesure qu'elle vient de prendre, semble avoir tranché une des questions soumises au Congrès d'Anvers. Elle ne nous a pas demandé de provision! (*Hilarité générale.*)

Il reste un point qui a besoin d'être résolu.

Dans le règlement nouveau fait pour cette session, il a été introduit des modifications au règlement de 1885 en ce qui concerne la manière de compter les votes.

Tandis que le règlement précédent comptait les votes par tête, le règlement nouveau adopte une combinaison jusqu'à un certain point mixte.

Je vais vous donner lecture du texte même :

8. La discussion étant close, il sera, dans chaque section, procédé au vote.

Sauf décision contraire des délégués des gouvernements représentés au Congrès, le vote aura lieu par pays.

A cet effet, les délégués appartenant à un même pays seront groupés sur les listes d'appel nominal, et le vote de la majorité d'entre eux constituera le vote de leur pays.

Les listes d'appel nominal, renseignant le vote de tous les membres présents, seront insérées dans le compte rendu des séances.

Ce changement de rédaction et cette combinaison nouvelle ont été proposés par la Commission belge, à la suite d'incidents qui se sont produits dans la dernière session.

Il est arrivé qu'une question très importante a été tranchée par un vote où le nombre a fait loi.

Toutefois la Commission belge n'a pas entendu préjuger la décision que pourrait prendre l'assemblée.

Votre liberté reste entière.

Nous nous sommes occupés de cette question dans la réunion préparatoire de ce matin.

Un premier échange de vues a eu lieu, et, à la suite de la discussion à laquelle nous nous sommes livrés, nous sommes convenus de chercher une rédaction en quelque sorte transactionnelle qui fût de nature à mettre tout le monde à l'aise.

M. Pirmez a bien voulu se charger de trouver cette rédaction ; je le prie de nous la faire connaître.

M. Pirmez. — Voici, Messieurs, la rédaction que j'ai l'honneur de proposer au Congrès et elle me paraît tenir compte du double désir qui a été exprimé : d'abord, d'avoir un vote individuel, puis de connaître ensuite dans quel sens la majorité des États s'est prononcée.

« La discussion close, il sera, dans chaque section, procédé au vote.

» Le vote a lieu par appel nominal lorsque cinq membres le demandent. »

Dans ce cas les listes de vote renseigneront tous les membres qui y auront pris part et leurs noms seront inscrits dans le compte rendu des séances. C'est ce qui a été spécialement demandé par M. Gonse.

« Les membres appartenant au même pays sont groupés sur les listes pour qu'il puisse, après la constatation des votes individuels, être fait un relevé indiquant dans quel sens la majorité des délégués de chaque État a voté et dans quel sens, par suite, la majorité des États s'est prononcée. »

Il y aura donc après le vote par appel nominal un relevé constatant dans quel sens la majorité de chaque pays s'est prononcée et il suffirait d'inscrire sur deux colonnes les États qui se sont prononcés.

M. Gonse. — J'avais ce matin soulevé la question. Il me paraît que la rédaction proposée par M. Pirmez répond aux différents scrupules qui ont été formulés. Je crois qu'il peut y avoir intérêt à connaître l'opinion des membres du Congrès par pays. Je me rallie donc, en ce qui me concerne, à l'amendement transactionnel qui vient de nous être soumis.

M. le baron Lambermont, président. — Si personne n'a d'objections à présenter, je considérerai cette rédaction comme adoptée. (*Marques d'approbation.*)

La séance est levée à 3 heures.

SÉANCE SOLENNELLE DE CLOTURE.

Samedi 6 octobre 1888.

PRÉSIDENCE DE M. LE BARON LAMBERMONT, MINISTRE D'ÉTAT.

La séance est ouverte à 3 heures.

MM. Le Jeune, Ministre de la justice, et de Caraman-Chimay, Ministre des affaires étrangères, siègent au bureaux.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, après des labeurs qui se sont prolongés du commencement jusqu'à la fin de notre session, les deux Sections du Congrès ont terminé leur tâche. Aux termes du règlement il doit être rendu compte dans la séance de clôture des débats et des résolutions de chaque section.

Vous serez tous d'accord avec moi pour reconnaître que ce soin ne peut être mieux confié qu'aux présidents des deux Sections.

J'accorde, en conséquence, la parole à M. Jacobs, président de la Section de droit maritime.

M. JACOBS. — Messieurs, à la séance d'ouverture un membre du Gouvernement et le Président de cette assemblée ont exprimé l'espoir de voir la Section de droit maritime vous apporter aujourd'hui des propositions relatives aux conflits de lois, de nature à servir de base à des négociations diplomatiques.

Vous apprécierez si nous avons réussi. Je puis rendre aux membres de la Section cette justice qu'ils n'ont épargné aucun effort pour répondre à votre attente.

Nous ne nous sommes pas proposés, Messieurs, de résoudre tous les conflits de lois en matière de droit maritime privé; nous nous sommes attachés aux principaux, et même, parmi ceux-ci, aux conflits qui nous semblent de nature à être vidés dès maintenant.

L'œuvre que nous vous soumettons se résume presque tout entière dans l'énumération des cas dans lesquels la loi du pavillon nous paraît susceptible d'une application immédiate. Vous verrez

que, sans faire du navire un immeuble, un prolongement du territoire, nous tenons largement compte de la nature spéciale de ce bien mobilier.

Le navire porte un nom, il possède un domicile, il a une nationalité, c'est presque une personne; et l'on s'explique que les Anglais qualifient le navire de guerre de « Man of War »; on pourrait qualifier les navires marchands de « Men of Trade ».

Voici, Messieurs, l'énumération des matières auxquelles la Section de droit maritime propose d'appliquer la loi du pavillon.

La loi du pavillon servira à déterminer :

1° Les droits réels dont le navire est susceptible;

2° Les modes d'acquisition, de transmission et d'extinction des droits réels ainsi que les formalités à remplir pour ces acquisition, transmission et extinction, sauf ce qui est dit au § 7° ci-dessous.

3° Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite;

4° Les créances privilégiées sur le navire et leur rang;

5° Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et l'équipage;

6° L'étendue de la responsabilité des propriétaires du navire à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage;

7° Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer, quant aux formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces formalités;

8° Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires, alors même que cette assistance serait continuée dans les eaux intérieures;

9° Les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage en mer et les indemnités dues par chacun de ces navires. Néanmoins, les personnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abordage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement, ni des indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires dans les cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités n'en seraient pas solidairement tenus.

Ces règles seront appliquées par les tribunaux de chacun des pays contractants aux navires de chacun de ces pays.

Expliquons en quelques mots nos propositions :

1° *Les droits réels dont le navire est susceptible.*

Un navire peut-il être hypothéqué, donné en nantissement, servir de base à un emprunt à la grosse ? Les tribunaux de chaque pays décident l'affirmative ou la négative suivant que la législation du pays au nom duquel ils rendent la justice admet ou repousse ces institutions. Il dépend donc du lieu où le navire est saisi, que l'hypothèque, le nantissement, le prêt à la grosse soit ou ne soit pas respecté. Désormais la loi du pavillon que porte le navire prévaudra, devant les tribunaux de tous les pays qui auront fait de nos propositions la base de conventions internationales, lorsqu'il s'agira de navires portant le pavillon d'un de ces pays.

2° *Les modes d'acquisition, de transmission et d'extinction des droits réels et les formalités à remplir pour ces acquisition, transmission et extinction.*

Toutes les législations maritimes admettent la vente, l'échange, la donation, comme modes de transmission des navires ; elles diffèrent, quant à la prescription, au délaissement. à l'abandon, etc. La loi du pavillon doit, d'après nous, déterminer les modes légitimes de transmission. Elle en règle aussi les formalités, sauf une réserve, faite sous forme de renvoi au n° 7 et que j'explique en deux mots : Quand l'acte est passé à l'étranger, nous donnons le le choix entre les formalités du pays où il est passé et celle du pays du pavillon ; on suivra l'une ou l'autre, suivant que l'acte sera passé chez le consul ou devant le magistrat du lieu.

3° *Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite.*

En France, le droit de suite appartient à tous les créanciers du propriétaire du navire, même aux créanciers chirographaires.

C'est une législation vicieuse, de l'avis des jurisconsultes français eux-mêmes, mais c'est jusqu'ici la législation française.

En Belgique, au contraire, le droit de suite est réservé aux créanciers hypothécaires et privilégiés.

Il nous a paru utile que, en chaque pays contractant, le droit de suite fût, par une juste réciprocité, réglé d'après la loi du pavillon du navire quand ce navire porte le pavillon d'un des pays contractants.

4° *Les créances privilégiées sur le navire et leur rang.*

Ce que je viens de dire du droit de suite s'applique au droit de préférence; les deux aspects du privilège seront ainsi régis par la même loi.

La loi du pavillon servira à déterminer la nomenclature, les conditions et le classement des privilèges.

5° *Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire, entre ces propriétaires et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et l'équipage.*

Ceux qui s'engagent à bord d'un navire acceptent par là même de voir les rapports de droit, nés du contrat d'engagement, réglés par la loi du pavillon de ce navire. On ne conçoit pas même qu'une autre loi règle les rapports qui s'établissent entre celui qui engage et ceux qui sont engagés.

Il en est de même des rapports entre les copropriétaires d'un navire; la loi du pavillon du navire, leur propriété commune, est la seule qu'ils ont pu avoir en vue en acquérant des parts de ce navire.

6° *L'étendue de la responsabilité du propriétaire du navire à raison des actes du capitaine et des gens de l'équipage.*

Divers peuples permettent au propriétaire de se libérer de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret; en Angleterre la libération s'opère à raison d'un certain nombre de livres sterling par tonneau de jauge. Il est irrationnel que la responsabilité du propriétaire varie suivant le tribunal devant lequel il est assigné.

7° *Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire.*

Le capitaine, en cours de voyage, a des pouvoirs étendus; il est, comme l'on disait jadis, « le maître après Dieu. » Ces pouvoirs ne dérivent pas d'un mandat. L'expression « mandat » n'est pas

exacte; c'est capacité légale qu'il faut dire. Il n'a pas été passé entre l'armateur et le capitaine un contrat qui détermine ses pouvoirs; ceux-ci sont la conséquence légale de ses fonctions, telles que la loi les détermine. Le capitaine a une capacité légale.

Quelle loi doit régler cette capacité? Évidemment la loi du pavillon, la seule qui ait présidé à l'engagement.

Je suis presque au bout de l'énumération et jusqu'ici l'unanimité la plus complète a régné parmi les membres de la Section. Dans les cas énumérés jusqu'ici le navire est seul; il ne se trouve pas en conflit avec un autre navire; il n'y a pas deux pavillons en présence. Des divergences peuvent se produire lorsque, en matière d'assistance ou d'abordage, deux lois de pavillon sont en conflit.

Le n° 8 de l'énumération se rapporte à l'assistance en mer, ou au moins à l'assistance commencée en mer, et la mer, pour nous, comprend les eaux territoriales aussi bien que la pleine mer. Nous avons admis unanimement que l'assistance, commencée en mer et continuée dans les eaux intérieures, ne peut être régie par deux lois différentes : l'une la réglant depuis le moment où elle commence jusqu'à l'entrée dans les eaux intérieures, l'autre commençant là, pour s'étendre depuis ce point jusqu'au port où l'on conduit le navire assisté.

Quelle loi appliquer à l'assistance en mer?

Nous exprimons, en d'autres termes, la règle que le Congrès d'Anvers rendait par ces mots : « En matière d'assistance il faut suivre la loi de l'assistant », la loi du créancier de l'indemnité d'assistance. Pourquoi?

Il y a eu un débat à ce sujet à Anvers; il n'y en a plus eu à Bruxelles, tellement la solution, admise à Anvers sur les instances des membres anglais du Congrès, a paru indiscutable.

Il faut encourager l'assistance, et on ne l'encouragera que pour autant que l'on donne au capitaine du navire, disposé à prêter assistance, la garantie qu'il ne la prêtera pas à un navire soumis à une législation vicieuse d'après laquelle il ne lui serait accordé qu'une indemnité dérisoire. Il faut qu'il sache que l'indemnité sur laquelle il est en droit de compter, d'après sa propre loi, lui sera acquise. Sur ce point encore notre décision a été unanime.

J'arrive à la question la plus délicate, la plus difficile : Je veux parler de l'abordage.

Nous nous sommes occupés d'abord de « l'abordage en mer » et

les mots « en mer » comprennent, ici comme pour l'assistance, à la fois les eaux territoriales et la pleine mer.

Sauf un correctif que je vous signalerai tantôt, nous prenons le contre-pied de la solution admise en matière d'assistance. Nous appliquons la loi de l'abordeur, la loi du débiteur, la loi de celui à qui l'on réclame une indemnité à raison d'un abordage, tandis que, pour l'assistance, c'est la loi du créancier qui l'emporte.

Disons d'abord que nous avons écarté un système qui ne tient compte ni de la loi du pavillon du créancier, ni de celle du débiteur; ce système, qui prévaut jusqu'ici en Angleterre, faute de mieux, est celui de la *lex fori*. On applique la loi du tribunal dans la juridiction duquel le navire débiteur peut être saisi.

Il nous a paru que cette législation, basée sur un calcul ou sur le hasard, était inadmissible.

Donner au demandeur le droit de choisir la législation applicable à l'abordage, en choisissant le tribunal devant lequel il assigne son adversaire, c'est favoriser parfois des calculs intéressés, parfois l'aveugle hasard.

Supposez un navire expédié d'Amérique à un port d'ordres de la côte anglaise; il peut être réexpédié de là en un port quelconque du Royaume-Uni ou du continent, entre le Hâvre et Hambourg; selon l'ordre reçu, l'abordage, qui s'est produit dans l'Océan, sera jugé d'après la loi anglaise, française, belge, néerlandaise ou allemande. Cette application de la *lex fori* est-elle admissible?

Nous ne l'avons pas pensé; nous avons été à peu près unanimes sur ce point. Il fallait donc choisir entre la loi des deux pavillons en conflit : la loi du demandeur ou celle du défendeur.

Nous nous sommes préoccupés d'abord d'une règle qui prévaut en matière d'obligations contractuelles. Dans le doute, il faut donner l'avantage à l'obligé, au débiteur, et non pas au créancier. Il nous a paru qu'il fallait choisir la loi de celui qu'on prétend obligé.

Il y a pour cela une seconde raison, qui a paru décisive. Quelles obligations un navire doit-il remplir en mer, sur ce grand chemin neutre, livré à tout le monde et qui n'appartient à personne? Quelles obligations doit-il remplir pour n'être pas en faute?

Une seule loi s'impose à lui, la sienne, la loi de son pavillon. S'il l'exécute, s'il remplit les obligations que son pavillon lui impose, il n'est pas en faute et, s'il paie les indemnités que la loi

de son pavillon détermine, il peut se considérer comme libéré de ses obligations.

A tous les points de vue, il nous a paru qu'il faut suivre la loi de l'assigné, de celui à qui l'on demande les indemnités.

Il y a parfois deux assignés : un demandeur principal et un demandeur reconventionnel. Ce sont deux procès en un seul.

On appliquera au défendeur principal sa loi, et au défendeur reconventionnel sa loi à lui; aucun d'eux ne sera en faute s'il a observé sa propre loi; tous deux le seront si chacun a méconnu la sienne.

Quand ni l'un ni l'autre ne sera en faute d'après sa loi, tandis que chacun le serait d'après la loi de son adversaire, il y aura un conflit négatif que l'on ne peut trancher, sur le terrain neutre de la mer, qu'en renvoyant les adversaires dos à dos.

La loi de l'assigné, la loi de l'abordeur, demande un correctif. L'équité ne permet pas à l'abordé, au créancier, de demander plus que sa propre loi ne lui accorde.

Il faut, sur le terrain neutre où l'on se trouve, lutter à armes égales; celui qui réclame une indemnité pour abordage ne doit pas pouvoir obtenir plus qu'il ne devrait payer lui-même, d'après sa propre loi, les rôles étant renversés.

Si donc la loi du demandeur lui accorde moins que la loi du défendeur, la limite de ses droits ne sera plus tracée par la loi de son adversaire, mais par la sienne propre.

Les lois des deux navires engagés dans l'abordage ont des niveaux différents pour établir le montant des indemnités; l'égalité commande d'appliquer à tous deux un niveau unique; on avait le choix entre le niveau supérieur et l'inférieur; c'est le niveau inférieur que nous avons choisi, à raison des considérations que j'ai développées.

La formule suivante traduit notre pensée :

« L'indemnité, fixée d'après la loi de l'assigné, ne peut être » supérieure à ce qu'elle serait d'après la loi de l'assignant ».

Cette solution a été admise au Congrès d'Anvers, où l'on était d'accord pour la proclamer l'une des idées les plus ingénieuses qui aient vu le jour pendant les délibérations de cette assemblée. Après trois ans de réflexion, le Congrès de Bruxelles a confirmé, à la presque unanimité, la solution admise au Congrès d'Anvers.

Le Congrès d'Anvers n'avait résolu la question que sur le terrain le plus simple, celui du conflit entre armateurs de deux

navires qui se réclament réciproquement des indemnités à raison d'un abordage. Or, il peut y avoir bien d'autres créanciers ou demandeurs d'indemnités en matière d'abordage : le propriétaire de la cargaison peut avoir été lésé, l'équipage, les passagers peuvent avoir eu à souffrir de l'abordage. Fallait-il appliquer à leurs réclamations la règle applicable à celles des armateurs?

Nous nous sommes trouvés à peu près tous d'accord pour appliquer ici la loi de l'assigné; mais une certaine divergence d'opinions s'est produite quant à l'application du correctif tiré de la loi de l'assignant.

Nous avons pensé, Messieurs, qu'on peut invoquer, en ce qui concerne les personnes ou les marchandises se trouvant à bord, les mêmes raisons qui nous ont déterminés quant à l'armement.

Je vous disais tantôt, à propos des rapports entre le capitaine et le propriétaire du navire, qu'il s'établit une sorte de mariage entre le navire et son équipage, mariage conclu sous les auspices de la loi du pavillon. Il en est de même de la cargaison et des passagers. Lorsqu'on charge une marchandise à bord d'un navire ou qu'on prend place à bord d'un navire portant tel pavillon, on accepte implicitement, ou l'on peut, tout au moins, être considéré comme acceptant d'être régi par la loi de ce pavillon.

Les considérations d'équité, d'égalité, qui nous ont fait admettre le correctif pour le propriétaire du corps du navire, existent aussi lorsque l'action est intentée par le propriétaire de la cargaison, par un homme de l'équipage, ou par un passager.

Examinons d'abord la question en ce qui concerne les personnes.

Un capitaine peut être victime d'un abordage, mais il peut aussi en être cause. Quand il en est cause, quand il est débiteur d'indemnités d'abordage, comment le traite-t-on? On le fait bénéficier du correctif de la loi de l'assignant. S'il en bénéficie lorsqu'il est cause de l'abordage, il doit se le voir opposer lorsqu'il en est victime. Il en est de même de chacun des membres de l'équipage : le timonier, le machiniste, la vigie sont en faute; ils sont personnellement responsables; ils peuvent opposer le correctif pour adoucir la règle. Quand ils seront victimes, il faut qu'on puisse aussi leur opposer le correctif en même temps que la règle; il faut qu'ils soient traités, quand ils sont demandeurs, comme ils sont traités quand ils sont défendeurs.

Un passager, la cargaison peuvent aussi être cause d'un abordage; un incendie éclate à bord par la faute d'un passager ou

par le vice propre de la cargaison; une manœuvre précipitée est rendue nécessaire pour jeter le navire à la côte; un abordage se produit. Le passager, le chargeur cause de l'abordage, bénéficie du correctif; le passager, le chargeur victime d'un abordage, doit le subir. Le chargeur qui met une machine infernale à bord (le fait s'est produit) et provoque ainsi un abordage profitera lui-même du correctif de la loi de l'assignant.

Tout défendeur doit pouvoir répondre au demandeur : « Vous n'obtiendrez pas plus de moi que je n'obtiendrais de vous, les rôles étant intervertis ».

Une forte majorité s'est prononcée en faveur de l'extension aux facultés et aux personnes de la règle admise à Anvers pour le corps du navire.

Jusqu'ici, Messieurs, l'accord a été, sinon unanime, au moins général.

Lorsqu'il s'est agi de régler les conflits de lois en matière d'abordage dans les eaux intérieures nous nous sommes trouvés profondément divisés.

Trois solutions ont été présentées : les uns (et c'est la solution qui l'a emporté) ont proposé d'appliquer la loi du lieu où l'abordage se produit. L'abordage est un quasi-délit; c'est une règle que les quasi-délits sont régis par la loi du lieu où ils sont commis. On n'est plus en mer; on est sur un territoire soumis à une loi positive; la loi de ce lieu doit prévaloir.

La thèse opposée se traduit ainsi : Il faut appliquer la législation locale au point de vue des lois et des règlements de police; mais, quant à la détermination du *quantum* des indemnités, quant au règlement des intérêts privés, il faut appliquer la loi du pavillon dans les mêmes conditions que pour les abordages en mer.

Une opinion intermédiaire admet la première solution quand les navires sont de nationalité différente; la seconde quand ils sont de nationalité identique.

Je viens de dire que la première solution l'a emporté : la loi du lieu.

Mais à peine les partisans de cette thèse avaient-ils remporté la victoire, à une faible majorité, qu'ils ont refusé d'en profiter.

Ils se sont dit qu'une victoire aussi disputée ne pouvait qu'affaiblir l'autorité morale des autres résolutions proposées, à l'unanimité ou à peu près, à l'approbation des Gouvernements, pour servir de base à un règlement international dès conflits de lois.

Ils ont craint de compromettre l'œuvre tout entière et ils ont pris l'initiative de proposer que, le vote restant acquis comme opinion du Congrès de Bruxelles, sa décision ne fût pas comprise parmi les résolutions à proposer comme susceptibles d'application immédiate.

C'est ce qui fait, Messieurs, que nous n'avons pas de propositions à vous faire au sujet du règlement des conflits en matière d'abordage, quand l'abordage se produit dans les eaux intérieures.

Notre travail n'est donc pas complet : nous n'avons jamais eu la pensée qu'il pût l'être.

Rome n'a pas été bâtie en un jour !

Nous aurons notablement amélioré la situation du commerce maritime si les neuf numéros de l'énumération que j'ai eu l'honneur de vous lire sont admis par la plupart des pays commerçants de l'Europe pour le règlement des conflits de lois en matière de droit maritime privé.

Quelques années d'expérience de ces propositions restreintes fourniront, nous en sommes convaincus, la solution des points aujourd'hui réservés.

Les résolutions prises en ce qui concerne les conflits de lois consistent presque exclusivement à déterminer les cas d'application de la loi des pavillons. J'en ai fini de ce qui touche au fond du droit; il me reste à mentionner l'application de la loi du pavillon à certaines formalités; ici encore vous trouverez la trace de l'esprit vraiment libéral qui a inspiré les résolutions de la Section.

Beaucoup de législations prescrivent, à peine de déchéance, certaines formalités à remplir par ceux qui se prétendent victimes d'un abordage. Nous proposons de nous montrer très larges et de permettre au capitaine du navire dont les intérêts doivent être sauvegardés, de le faire en remplissant les formalités prescrites soit par la loi du pavillon de l'abordeur — le coupable — soit par la loi du pavillon de l'abordé, qui, en cas d'abordage nocturne, peut ne pas connaître l'abordeur, soit, enfin, par la loi du premier port où le navire entrera après l'abordage. Nous ne nous sommes pas montrés favorables aux fins de non-recevoir.

Une dernière disposition complète nos résolutions en matière de conflits de lois ; elle s'écarte de la loi du pavillon : « Le règlement des avaries se fait d'après la loi du lieu du port de reste ».

Nous avons ici respecté les usages.

Enfin, Messieurs, la série des résolutions relatives aux conflits

des lois se termine par une disposition ainsi conçue : « Toutes les fois que, en vertu des dispositions qui précèdent, il faut suivre la loi du pavillon, la loi applicable est celle du pavillon que portait légalement le navire au moment où le droit a pris naissance ».

Deux conditions sont donc requises pour l'application de la loi du pavillon, une de fait, une de droit : le navire doit, au moment où le droit a pris naissance, porter le pavillon d'un des pays contractants; il doit le porter légalement. Quand ces deux conditions ne sont pas réunies, le navire ne jouit pas du bénéfice du régime conventionnel, il reste sous l'empire de la législation générale du pays dont les tribunaux sont saisis du litige. Il appartient à ces tribunaux d'apprécier si les deux conditions sont réunies.

Le règlement des conflits de lois est, à un point de vue absolu, un progrès moindre que ne le serait l'adoption d'une loi uniforme. C'est une grande chose cependant que de voir les divers peuples respecter leurs législations respectives, s'incliner devant la loi de l'étranger, sanctionner le droit des autres pour qu'on sanctionne le leur propre. S'il paraît lointain le jour où les différents pays exécuteront sur leur territoire les sentences rendues dans les autres pays, au moins peut-on espérer que le règlement des principaux conflits de lois en matière de droit maritime privé sera le premier pas dans une voie où pourront se produire d'autres et de plus vastes effets. (*Applaudissements.*)

Messieurs, les résolutions relatives aux conflits sont suivies de deux annexes. La Section de droit maritime a décidé qu'il n'y a pas lieu de donner la forme conventionnelle aux autres séries de résolutions qu'elle a adoptées. Elle a cru cependant devoir distraire des propositions de la Commission organisatrice, pour les souder aux conflits des lois, deux dispositions qui lui ont paru devoir faire l'objet de conventions internationales. Elles règlent deux questions de compétence.

La première de ces dispositions donne aux tribunaux de tous les pays contractants la faculté d'ordonner, en matière maritime, « toutes mesures provisoires et conservatoires, même entre étrangers; dès qu'un navire de mer portant le pavillon d'un de ces pays sera engagé dans la contestation, ces tribunaux ne pourront refuser de statuer sur les demandes qui leur seront soumises à ces fins ».

La Belgique a pris l'initiative de cette utile mesure; la loi du 25 mars 1876 sur la compétence n'exige pas même la réciprocité. La Belgique n'a donc pas un avantage nouveau à proposer ici à ses

futurs cocontractants; ils profiteront de la disposition nouvelle dans les pays des autres nations adhérentes.

La seconde adjonction règle la compétence en matière d'abordage et d'assistance; nous avons cru qu'il peut être utile de fixer conventionnellement un certain nombre de tribunaux auxquels ceux qui se prétendent les créanciers d'indemnités d'abordage ou d'assistance pourront, dans les pays contractants, s'adresser utilement pour faire régler ces indemnités. Nous vous proposons de décider que, dans chacun de ces pays, le demandeur peut s'adresser, à son choix, ou au tribunal du domicile personnel du propriétaire du navire, ou au tribunal du port d'attache, ou au tribunal dans le ressort duquel le navire poursuivi a été trouvé, ou enfin au tribunal dans le ressort duquel l'abordage ou l'assistance a eu lieu.

Il faut favoriser le prompt et facile règlement de ces contestations; et, puisque les pays contractants auront confiance les uns dans les autres, peu importe que le conflit soit vidé devant tel tribunal ou devant tel autre.

Indépendamment du règlement des conflits de lois, la Section de droit maritime a voté cinq séries de résolutions qu'elle vous présente comme autant de chapitres ou de parties de chapitres d'une loi-type. Ces séries concernent l'abordage et l'assistance, les navires de mer, la responsabilité des propriétaires du navire, le contrat d'affrètement et les avaries communes.

Nous avons embrassé moins de matières qu'au Congrès d'Anvers; cela se comprend. A Anvers, on se bornait à résoudre les questions d'un questionnaire; il est plus difficile de coordonner les matières, d'en faire un tout qui puisse être présenté comme projet de loi.

Les résolutions relatives à l'abordage et à l'assistance se résument dans l'article 1er :

« Art. 1er. En cas d'abordage fortuit, chacun supporte son dommage. L'abordage douteux est traité comme abordage fortuit.

» En cas d'abordage fautif :

» *a*) Si la faute est imputable à un seul navire, le dommage est supporté par l'auteur de cette faute ;

» *b*) S'il y a faute commune, il est fait masse des dommages causés : cette masse est supportée par chacun des navires, proportionnellement à la gravité des fautes respectivement commises.

» Si le dommage est imputable à deux ou plusieurs navires, tous répondent solidairement du dommage causé aux tiers. La

répartition de ce dommage, entre les navires auteurs de l'abordage, a lieu suivant les règles admises au litt. *b* ci-dessus ».

L'abordage fautif des deux côtés est le seul qui ait fourni matière à discussion.

Nous nous trouvions en présence de trois systèmes : celui de la loi allemande qui, en cas de faute commune, n'admet aucun recours du moins coupable contre le plus coupable ; le système anglais qui, dans ce cas, partage le dommage par moitié, quel que soit le degré de faute de chacun ; enfin, celui consacré par diverses législations, notamment par la loi belge, qui répartit le dommage en proportion des fautes respectives.

Ce dernier système l'a emporté, bien qu'il se fût produit une proposition consistant à corriger la loi allemande en permettant au juge de faire supporter à l'auteur principal de l'abordage une partie du dommage subi par celui qui a commis une faute légère.

L'équité nous a paru imposer l'adoption de la solution déjà admise au Congrès d'Anvers ; les juges peuvent distinguer les nuances comme ils distinguent les couleurs ; ils ne se déclarent pas impuissants à rendre cette justice équitable. L'application de la loi allemande et de la loi anglaise ne sont pas exclues lorsque l'équité y conduit; pourquoi les faire prévaloir quand elles heurtent l'équité ?

Les règles qui servent à répartir entre les deux navires coupables le dommage qu'ils ont éprouvé eux-mêmes, servent à répartir entre eux le dommage causé à la cargaison, à l'équipage et aux passagers, bien qu'ils soient tous deux solidairement tenus vis-à-vis de ces créanciers.

J'ai encore à vous signaler, parmi les résolutions concernant l'abordage, la suppression des fins de non-recevoir.

Nous avons été d'avis qu'en présence des divergences régnant dans les législations — les pays du Midi : l'Espagne, le Portugal, l'Italie, la France ont établi des fins de non recevoir ; les pays du Nord, au contraire : l'Angleterre, l'Allemagne, la Russie, le Danemarck, la Suède n'en admettent pas — en présence, dis-je, de ces divergences, nous avons pensé qu'il fallait, dans une loi-type, supprimer les fins de non-recevoir.

Les pays du Nord ont une marine au moins aussi importante que ceux du Midi ; ils peuvent se passer de ces dérogations au droit commun : leur suppression est donc compatible avec les exigences du commerce maritime.

Nous avons reproduit une disposition accessoire, admise au Congrès d'Anvers et que nous n'aurions pas voulu paraître abandonner : c'est celle qui oblige le capitaine du navire abordeur à rester à proximité du navire abordé, pour autant qu'il le peut sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, jusqu'à ce qu'il se soit assuré qu'une plus longue assistance est inutile.

Enfin, nous avons confirmé la règle admise au Congrès d'Anvers, d'après laquelle l'indemnité d'assistance ne doit pas être régie par d'autres règles que celles de l'équité.

Les propositions que nous soumettons, par rapport aux navires de mer, méritent, croyons-nous, d'attirer votre attention.

Elles commencent par une définition du navire de mer que nous avons tâché de rendre complète.

Voici cette définition :

« Sont considérés comme navires de mer, les navires et autres » bâtiments, jaugeant au moins 20 tonneaux, qui font ou sont des- » tinés à faire habituellement, en mer, le transport des personnes » ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération » lucrative de navigation ».

La navigation habituelle dans les eaux maritimes est ce qui caractérise le navire de mer.

On s'est demandé si certaines eaux intérieures, à raison de leur importance, ne doivent pas être considérées comme eaux maritimes ?

La Section vous propose d'admettre, selon les cas, la faculté de les assimiler, complètement ou partiellement, à la mer.

Le Gouvernement de chaque pays qui adoptera la loi-type, ou la loi de ce pays, déterminera les limites de cette assimilation complète ou partielle. Chacun appréciera dans quelle mesure il croira pouvoir le faire.

Si l'assimilation est complète, le navire qui navigue habituellement sur les eaux intérieures assimilées à la mer est un navire régi par la loi maritime.

Nous proposons de soumettre les navires de plaisance à la loi maritime, sauf les exceptions à établir par une loi spéciale à ces navires.

Le navire de mer est soumis à la loi maritime, quelles que soient les eaux sur lesquelles il navigue ; elle le suit partout : partout il peut se libérer par l'abandon; partout il est obligé de faire son rapport de mer, d'avoir ses papiers de bord, etc.

Il en est autrement des règlements : ils sont essentiellement locaux. Les règlements soit de navigation, soit de police, s'appliquent à tous les navires qui se trouvent dans les eaux qu'ils régissent ; il peut y avoir des règlements de police communs à des eaux maritimes et à des eaux non maritimes, l'autorité locale compétente est ici souveraine.

La définition du navire de mer, la détermination des eaux maritimes, l'applicabilité des lois et règlements, constituent la première partie de nos résolutions relatives aux navires de mer.

La seconde a pour but de réglementer l'état-civil ou l'état-réel et hypothécaire des navires de mer.

Nous indiquons d'abord tout ce que doivent contenir les registres maritimes : les déclarations de propriété lorsque le navire n'est pas acquis, mais construit ; les actes de transmission de la propriété des navires de mer ; les actes constitutifs ou translatifs de droits réels sur les navires. Il n'est fait exception que pour les privilèges créés par la loi : leur exercice n'est pas subordonné à l'inscription.

L'obligation d'inscrire aux registres les actes que nous venons d'énumérer a pour corollaire une disposition portant que ces actes ne pourront être opposés aux tiers qu'à dater de leur inscription au registre.

Un autre corollaire logique se trouve inscrit à l'art. 9 de cette série de résolutions :

« La vente forcée opère la purge de plein droit, moyennant de consigner le prix entre les mains de l'agent public compétent. Les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué ».

Enfin, nous réglons le transfert, de registre à registre, en cas de changement de nationalité :

« Si le navire change de nationalité, toutes les mentions inscrites sur les anciens registres seront transportées sur les nouveaux et la mention du transfert sera faite tant sur les anciens que sur les nouveaux registres. Jusqu'à leur radiation ou la mention du transfert, les anciennes mentions conservent leur valeur ».

Deux dispositions, comprises dans cette série de propositions, concernent le capitaine.

L'art. 6 oblige le capitaine à présenter au conservateur des registres, avant de quitter son port d'attache, l'acte de nationalité, pour qu'il inscrive, sur cet acte ou sur un certificat y annexé,

toutes les mentions relatives au navire qui se trouvent, à ce moment, inscrites au registre.

S'il doit emprunter en cours de voyage, le capitaine est mis dans l'impossibilité de tromper personne sur la situation réelle du navire. Son titre permet au prêteur de s'en assurer.

Il peut être utile que le capitaine hypothèque le navire en cours de voyage ; mais comment garantir au prêteur qu'il n'a pas été pris d'hypothèque sur le navire depuis qu'il a quitté le port d'attache et comment renseigner les tiers qui pourraient, après l'hypothèque consentie au capitaine, en consentir à leur tour au propriétaire du navire ?

En France, on avait, en 1874, imaginé l'hypothèque éventuelle : le propriétaire grevait éventuellement son navire d'une certaine somme, à concurrence de laquelle le capitaine pouvait établir des hypothèques en cours de voyage. Cette disposition a été supprimée en France dès 1885. L'hypothèque éventuelle paralysait le propriétaire pendant le voyage et servait rarement au capitaine.

Nous avons adapté au cas qui nous occupe une disposition générale de la loi italienne : le télégramme authentiqué.

Lorsque le capitaine emprunte sur hypothèque en cours de voyage, nous proposons d'obliger le prêteur à prendre, par l'entremise du fonctionnaire local, consul ou magistrat du lieu, par télégramme, une inscription provisoire, à convertir en inscription définitive dans un délai à déterminer par la loi.

Ainsi disparaît la période d'incertitude qu'il importe d'éviter.

La responsabilité des propriétaires de navire fait l'objet d'une série de propositions. Comment les propriétaires peuvent-ils se libérer des obligations résultant de la responsabilité civile qui leur incombe, à raison des actes de leurs préposés : capitaine, équipage, etc. ?

On se trouve en présence de trois catégories de législations : la législation allemande ne connaît que le créancier du navire; elle ne lui donne pas de créance directe contre la personne du propriétaire. Il n'y a pas, dans cet ordre d'idées, à se préoccuper des propriétaires puisqu'ils échappent à tout recours personnel. La législation anglaise leur permet de se libérer, en général, moyennant 8 livres sterling par tonneau ; enfin, la législation française leur permet de s'affranchir de la responsabilité civile moyennant l'abandon du navire et du fret.

Nous sommes restés d'accord avec l'ordre d'idées approuvé

au Congrès d'Anvers : la libération par l'abandon du navire et du fret.

Mais il faut préciser.

Que faut-il entendre par là ?

Le Congrès d'Anvers a admis le choix entre l'abandon réel, effectif, et l'abandon d'une somme correspondant à la valeur du navire *au moment des poursuites*. Nous modifions cette dernière disposition. Les poursuites pouvant tarder, leur retard amènera souvent une diminution de la valeur. Nous remplaçons les mots « au moment des poursuites » par ceux : « au moment où le voyage se termine ». C'est au moment où le navire arrive à destination que sa valeur peut être fixée ; c'est cette valeur qu'il faut abandonner si l'on ne préfère l'abandon effectif.

Afin de ne pas favoriser les abandons illusoires, nous sommes d'avis que, si l'abandon est effectif et s'il s'est écoulé un intervalle entre la fin du voyage et le moment où s'opère l'abandon, le propriétaire, qui a pu utiliser le navire à ses risques et périls, doit compenser la diminution de valeur du navire en ajoutant à ce navire déprécié une indemnité égale à la dépréciation.

On avait proposé à la Section de droit maritime une réglementation complète de la procédure d'abandon. Cette procédure a reçu l'approbation de la Section, mais il a paru qu'une réglementation de procédure ne doit pas trouver place dans une loi-type.

Il suffira de l'approbation que la Section a accordée au projet et de sa publication dans les Actes du Congrès pour que l'attention soit attirée sur ce complément rationnel de la faculté d'abandon.

La Section admet cette faculté pour toutes les responsabilités civiles incombant au propriétaire du navire à raison de l'expédition maritime ; il n'y a pas à distinguer entre le capitaine, l'équipage et les suppléments temporaires d'équipage, tels que les arrimeurs, le pilote ou l'équipage du remorqueur.

Restent deux catégories de résolutions que nous n'avons abordées que ce matin et que je vous demande, pour ce motif, la permission de résumer brièvement. Elles se rapportent au contrat d'affrètement et aux avaries communes. Le caractère commun, selon moi, de ces deux catégories de résolutions, est la netteté avec laquelle elles empêchent toute confusion entre les multiples réclamations qui peuvent se produire de la part des différentes

personnes intéressées à un contrat d'affrètement ou à un règlement d'avaries.

Après avoir déterminé dans quel cas le fret est dû, la Section vous propose de dire (art. 2) :

« L'obligation de l'affréteur de payer le fret est indépendante » de l'obligation qu'a le fréteur : *a*) de contribuer à l'avarie commune; *b*) de payer, à leur valeur, au port de décharge, les » marchandises vendues, engagées ou employées pour les besoins » du navire; *c*) de participer aux frais de rachat ou de sauvetage de marchandises, dans la proportion du fret qui s'y » rapporte. »

Nous distinguons le règlement du fret du règlement des indemnités.

Il en est de même, Messieurs, de l'art. 5 de cette série de propositions. Cet article porte :

« Les règles établies aux art. 2, 3 et 4 ci-dessus ne préjudicient » pas aux droits respectifs du fréteur, du capitaine ou de l'affréteur, en cas de faute imputable à l'un d'eux. »

Commençons par régler les obligations conventionnelles et contractuelles de chacun. S'il se trouve, à côté d'elles, d'autres obligations, nées d'une faute, on établira, dans un compte spécial, les conséquences de la faute. Le tout se fondra dans un compte général, mais chacun des comptes partiels sera dressé isolément.

Le même procédé se rencontre dans l'une des dispositions relatives aux avaries communes.

C'est l'art. 6 de cette série de résolutions; il est ainsi formulé :

« Les règles relatives à l'avarie commune doivent s'appliquer, » même lorsque le danger, cause directe du sacrifice ou de la » dépense, a été amené par la faute du capitaine, de l'équipage » ou d'une personne intéressée au chargement, soit par le vice » propre du navire ou de la marchandise. Le recours que donne » la faute ou le vice propre est indépendant du règlement de » l'avarie commune. »

Nous n'aurions peut-être pas tant insisté sur cette distinction des différentes actions, si la Cour de cassation de France n'admettait qu'il n'y a pas lieu à règlement d'avaries communes lorsque le sacrifice volontaire, fait pour le salut commun, trouve sa cause originaire dans une faute du capitaine. Accueillir un tel système, c'est compromettre les intérêts des chargeurs dont les

biens ont été sacrifiés dans l'intérêt de leurs co-chargeurs, pour ne leur laisser souvent qu'un recours illusoire contre un capitaine insolvable.

Nous avons inséré, dans la série de résolutions qui se rapportent au contrat d'affrètement, nos décisions relatives aux clauses d'irresponsabilité. Persistant dans l'opinion qui a prévalu à Anvers, la Section a interdit au fréteur de se libérer conventionnellement de la responsabilité civile de ses préposés dans trois cas :

a) Quand ces actes sont de nature à compromettre le parfait état de navigabilité du navire ;

b) Quand ils concernent l'arrimage, la garde, le maniement ou la délivrance de la cargaison ;

c) Quand ces actes ou négligences présentent les caractères de la faute lourde.

La Section n'a pas admis que le fréteur ou le capitaine pussent s'exonérer conventionnellement de la responsabilité de leurs fautes personnelles.

Elle a eu à rechercher s'il est dû un fret quand le navire ne peut achever le voyage convenu ; le Code de 1807 accorde un fret calculé sur la distance ; on fait une règle de trois. Notre loi belge de 1879, suivant le projet français de 1867, a décidé qu'aucun fret n'est dû dans ce cas. Une troisième solution nous a paru plus équitable. Nous venons vous proposer d'accorder un fret proportionnel à l'utilité que le chargeur retire de ce voyage inachevé.

Il peut arriver que le lieu où le capitaine débarque la marchandise soit tel qu'elle n'ait pas plus de valeur, peut-être moins qu'au point de départ ; dans ce cas, il serait inique d'accorder un fret quelconque. Mais si, arrivé près du terme du voyage, il reste à peine quelques frais à faire pour parvenir à destination, n'est-il pas juste que le capitaine soit payé du service rendu ?

Nous proposons de fixer, en ce cas, le fret d'après les règles de l'équité : *ex æquo et bono*.

Messieurs, les résolutions relatives aux avaries communes comprennent une tentative devant laquelle nous avions reculé à Anvers : l'énumération des principales avaries communes.

Beaucoup d'assureurs et de dispacheurs nous ont encouragés à tenter l'entreprise. Au cours de cette navigation périlleuse au milieu d'un archipel de récifs, notre barque a failli quelquefois

échouer; grâce à de laborieux efforts, nous sommes arrivés à bon port!

Je ne vous lirai pas l'énumération admise par la Section. Cette matière est difficile, même lorsqu'on l'étudie à tête reposée; à plus forte raison, une simple lecture ne permettrait pas d'apprécier la valeur de nos propositions.

J'ajoute que nous vous proposons aussi de déterminer, aussi complètement que possible, la composition des masses active et passive qu'un règlement d'avaries communes met en présence.

Les matières que je viens de résumer, à la suite des conflits de lois, ne peuvent, dans l'esprit de la Section de droit maritime, faire, en ce moment, l'objet de conventions diplomatiques. L'avenir est réservé. Ce sont autant de chapitres ou de sections d'une loi-type future.

En attendant le jour, lointain peut-être, de l'unification, ils peuvent servir de base à des rapprochements.

Si, — l'avenir le dira, — la collaboration des savants, venus ici de tous les coins de l'Europe, a produit une œuvre d'une valeur réelle, la publicité que lui donnera la presse et le patronage du Gouvernement belge suffiront peut-être pour que les législateurs des divers pays, — à l'exemple de ce qui s'est passé en Portugal à la suite du Congrès d'Anvers,—fassent des emprunts à l'œuvre de votre Section de droit maritime.

Arriver ainsi, peu à peu, à une loi maritime uniforme, régler immédiatement les principaux conflits en matière de droit maritime privé, tel est le but des travaux de la Section de droit maritime, dont je viens de vous faire le résumé fidèle. (*Applaudissements prolongés.*)

M. PIRMEZ, président de la Section de la lettre de change. — Messieurs, en terminant ses travaux, la Section de la lettre de change du Congrès d'Anvers déclarait que ses délibérations montrent « qu'une entente internationale peut s'établir dès maintenant » sur presque tous les points de la législation de la lettre de » change ».

Mais, en même temps, la Section était obligée de reconnaître qu'un dissentiment subsistait sur un des points fondamentaux de la matière et qu'il était nécessaire, si l'on voulait faire une loi commune, de réserver le point en litige. Elle constatait ainsi « combien il était désirable que de nouveaux efforts fussent

tentés pour faire disparaître ce désaccord et pour affermir l'accord sur les autres points ».

La Section demandait, en conséquence, qu'une nouvelle réunion fût convoquée et que l'œuvre commencée fût continuée.

C'est à cette fin que nous nous sommes réunis, et nous pensons pouvoir dire que non seulement nous avons continué l'œuvre, mais que nous l'avons accomplie.

Le désaccord s'est fondu dans une entente complète et nous avons la satisfaction d'annoncer au Congrès que plus rien ne s'oppose en droit à l'adoption d'une loi uniforme sur la lettre de change.

J'ai à vous exposer, Messieurs, l'ordre des travaux de la Section de la lettre de change dans leur forme d'abord et ensuite dans le fond même de la matière.

Le Congrès d'Anvers a délibéré sur un projet qui lui avait été présenté par le Comité d'organisation. Il a modifié ce projet et a fini par l'adopter.

Après la clôture du Congrès, de nombreux travaux ont été faits sur ce projet.

Deux catégories d'ouvrages ont paru sur les travaux du Congrès d'Anvers : les uns comprenant à la fois la matière du droit maritime et celle de la lettre de change; les autres se bornant à ce qui est spécial à l'une de ces matières.

Des jurisconsultes, nombreux et distingués, ont bien voulu, dans cette nouvelle période de nos études, nous apporter leur concours.

Je citerai : MM. Barclay, Dove Wilson, Constant, E. Daguin, Lyon-Caen, Duguit, de Montgomery, de Nobele, le Comité de la Bourse d'Anvers, et surtout M. Norsa que nous avons eu le profond regret de voir retenu loin de nous par l'état de sa santé, lui qui a pris une si laborieuse et si grande part aux travaux de notre entreprise juridique.

Quand ces ouvrages sont parvenus à la commission, ils ont fait l'objet d'un premier travail. MM. Nyssens, secrétaire général du Congrès et M. Dubois, secrétaire de notre Section, en ont extrait une série de questions comprenant tout ce qui leur parut pouvoir être encore débattu. Ces questions ont été envoyées à tous les membres du Congrès.

Elles ont fait l'objet de réponses de la part de MM. Norsa, Wurth, Nagy, Radoï Degré, Oliver y Esteller, Boniface, Guyot,

de Regny, Renaudin, Brunard, Pappaert, Willemsen, et du Comité de la Bourse de St-Pétersbourg.

Ces réponses ont suggéré un certain nombre de questions supplémentaires qui ont été transmises aux membres du Congrès.

Le Congrès avait ainsi pour munitions en entrant en campagne 150 questions préparées et étudiées.

Toutes les questions ont été résolues par la Section; mais je me hâte de vous dire que je n'ai nulle intention de vous exposer ces questions et les solutions qu'elles ont reçues.

La Section de la lettre de change, dès sa première réunion, s'est empressé de faire le triage des questions, et de séparer celles qui ont une portée générale, qui engagent un principe ou touchent à un point de grande importance, de celles qui n'ont trait qu'à des détails de la loi.

C'est seulement des premières que j'aurai l'honneur de vous entretenir.

Toutes les décisions de la Section ont été prises par forme de résolutions.

Le projet déjà adopté et dont le plan n'était pas critiqué nous fournissait un cadre prêt à recevoir nos décisions. Nous pouvions donc nous abstenir de chercher des rédactions.

Celles-ci offrent dans un Congrès un double inconvénient.

D'abord, elles prennent beaucoup de temps et, ensuite, le résultat n'est guère que de la mauvaise besogne. A cinquante ou à cent on rédige plus lentement et plus mal que seul dans le silence du cabinet. (*Marques d'assentiment.*)

Le résultat de nos travaux est donc une série de résolutions qui devront s'adapter dans le projet d'Anvers.

Ces résolutions ont été prises toutes sans exception, dans ce double esprit qui avait animé notre première réunion.

Notre premier principe a été d'éviter partout les nullités. Nous avons répudié le droit formaliste.

Le second principe a été de ne jamais porter atteinte à la liberté des parties, mais de leur fournir toujours la faculté de prendre les mesures les plus conformes à leurs intérêts.

J'aborde maintenant l'exposé des principales questions résolues, en suivant l'ordre du projet de loi.

Ce projet s'occupe d'abord de la capacité des parties.

Le Congrès d'Anvers a, sur cette matière, arrêté des textes qui

tendent à faire que la capacité de signer des lettres de change ne soit nulle part moindre que celle de signer d'autres contrats.

Aucune contradiction ne s'est élevée sur ce principe même. Le débat s'est borné à éclaircir un point spécial soulevé par M. le Ministre de l'Empire Ottoman.

Le deuxième titre de la loi, qui traite spécialement des lettres de change, trace d'abord des conditions de forme nécessaires à leur régularité.

Trois questions graves ont été soulevées de nouveau à cet égard ; les voici :

1° Ne faut-il pas exiger, à peine de nullité, que les mots: « lettre de change » ou une expression équivalente soient inscrits sur le titre ?

2° Peut-on admettre des lettres de change au porteur ?

3° Ne faut-il pas, à peine de nullité, exiger que la date de création soit inscrite sur la lettre de change ?

La première question, Messieurs, a donné lieu à une division assez profonde au sein de la Section.

Les législations allemande, suisse, italienne, d'autres encore, exigent que le titre porte, à peine de nullité, les mots : « lettre de change » ou leur équivalent. C'est, d'après les partisans de cette exigence, le seul moyen net, précis, enlevant tout doute de déterminer quand on est en face d'un écrit qui relève du droit de change.

La Section a persisté dans la décision prise à Anvers. Elle a pensé que l'imposition de cette condition formaliste est contraire au droit commun ; qu'un acte doit se qualifier d'après la nature de ses dispositions et non par le nom que lui donnent les parties. Elle estime, d'ailleurs, que la précision que le projet met à déterminer ce qui est nécessaire à l'existence d'une lettre de change suffit pour écarter les difficultés.

La question de savoir si une lettre de change peut être constituée au porteur a donné lieu également à une division où les opinions étaient presque également réparties.

Mais, depuis le vote, deux résolutions ont été admises, qui ont fort atténué l'opposition faite aux lettres de change au porteur.

Il a été reconnu d'abord que, si la lettre de change est au porteur, celui-ci peut toujours la convertir en billet à ordre en nscrivant lui-même l'ordre sur la lettre de change. Dans ces

conditions, celle-ci devient l'équivalent à une lettre endossée en blanc, et il est bien difficile de la proscrire.

Un second point qui préoccupait beaucoup de membres du Congrès, c'est la crainte que, par l'admission des lettres de change au porteur — et par une conséquence nécessaire des billets à ordre au porteur, — on n'autorisât la création de billets de banque circulant indéfiniment et, partant, la constitution libre des banques d'émission.

La Section a unanimement reconnu que tout ce qui touche à l'organisation du crédit public dans les divers États, et notamment la création des banques publiques et la circulation fiduciaire, sort absolument de sa compétence et est par conséquent entièrement réservé.

Ainsi ont disparu les deux principales objections au maintien des lettres de change au porteur.

La solution adoptée semble s'imposer par une nécessité logique.

La Section a toujours reconnu que les chèques, mandats, accréditifs et autres titres analogues ne sont que des modalités de la lettre de change et du billet à ordre. Or, nul ne conteste qu'ils puissent être au porteur. Comment cela serait-il conciliable avec une disposition qui proclamerait qu'il est de l'essence de la lettre de change et du billet à ordre d'être à ordre.

La troisième question a été unanimement résolue. Il a été reconnu que, lorsqu'une lettre de change ne porte pas la date de sa création, le porteur est censé avoir reçu le mandat de l'inscrire sur la lettre. Ainsi disparaît la question de nullité soulevée pour défaut de date.

Messieurs, ce que je viens d'exposer a trait aux conditions de la lettre de change que je pourrais appeler « de forme ».

Le grand débat portait sur la nature même de la lettre de change, sur son essence intrinsèque.

Qu'est-ce au fond qu'une lettre de change ? C'est à l'occasion de la résolution de cette question que s'est élevé, dans la précédente session, le grand conflit que nous n'avions pu résoudre.

Nous nous étions trouvés en présence de ce qui semblait être deux systèmes absolument inconciliables.

Je me permets de vous rappeller, en peu de mots, en quoi consistait ce conflit :

La jurisprudence française et la législation belge, qui, en 1872,

l'a préférée à la doctrine de notre cour de cassation, considèrent la lettre de change comme ayant pour caractère d'être un transfert de créance. Elle est un titre par lequel le tireur cède au bénéficiaire ce que le tiré lui doit ou lui devra à l'échéance. Les endossements sont une suite de transferts de cette obligation du tiré.

Il semble que c'est bien là la conception qui a donné naissance à la lettre de change. On la créait pour recouvrer une somme qui se trouvait due par suite d'une opération commerciale. Le tireur, pour prendre le cas ordinaire, transmettait à celui qui prenait la lettre de change le droit de toucher le prix des marchandises livrées par lui.

Il est, du reste, absolument certain que, si l'on prend le très grand nombre de lettres de change qui existent dans la circulation, elles ont pour objet de céder une créance, née d'une vente à terme, pour en avoir, par l'escompte, le prix au comptant. Cela est si vrai que l'on considère souvent, dans la pratique des banques, que les lettres de change saines, celles qui doivent inspirer confiance, sont exclusivement celles qui représentent une fourniture faite par le tireur au tiré.

Ce fait a même une telle importance que des économistes, d'ailleurs sérieux, se sont imaginés que ces effets, représentant des ventes faites, doivent régler la circulation fiduciaire, cette circulation n'étant pour eux que la représentation de ces effets recueillis dans le portefeuille des banques d'émission.

L'erreur de cette théorie est évidente. Elle méconnaît le caractère du billet de banque qui est de remplacer la monnaie, et de servir ainsi aussi bien à ceux qui ne créent pas qu'à ceux qui créent des effets de commerce; mais cette erreur n'empêche pas qu'il y ait dans cette doctrine une manifestation importante du rôle que joue dans les lettres de change la cession des droits du tireur sur le tiré.

Telle est la première des deux conceptions juridiques de la lettre de change.

Elle a une conséquence pratique, sur laquelle le débat s'est surtout engagé au Congrès d'Anvers. C'est que la lettre de change étant dans ce système une transmission de créance, le porteur de la lettre de change est investi de la propriété de cette créance. Par conséquent, si le tireur tombe en faillite, le porteur a le droit de toucher chez le tiré, même si celui-ci n'a pas accepté, ce qui

est dû au tireur; en termes spéciaux le droit à la provision, c'est le nom donné à ce que doit le tiré, suit la lettre de change.

Une toute autre conception de la lettre de change a été substituée à celle que je viens d'exposer. Toutes les lois qui ont été faites récemment sur la lettre de change, en Angleterre, en Allemagne, en Suisse, en Espagne, dans les pays scandinaves, en Portugal, considèrent la lettre de change comme absolument indépendante des rapports qui peuvent exister entre le tireur et le tiré.

L'essence de la lettre de change, dans cette doctrine, est d'être un ordre pur et simple de payer, donné par écrit à une personne au profit d'une autre. La lettre de change est un contrat spécial qui se forme nécessairement par un acte spécial. Ce contrat est tout entier dans les énonciations que porte ce petit parallélogramme de papier, qui le transmet de main en main. Tout ce qui n'est pas sur ce titre substantiel, n'étant pas reçu par les porteurs successifs, reste absolument étranger au droit de change.

Qu'on le remarque bien, cette concentration du droit de change dans le titre ne porte pas atteinte aux conventions qui peuvent accompagner l'émission de cet écrit; mais ces conventions ne dérivent pas de la lettre de change, et ne sont pas régies par les règles qui la gouvernent.

La lettre de change est dans la même situation que certain philosophe de l'antiquité : « *omnia secum portat.* »

La conséquence de cette seconde conception de la lettre de change est naturellement que la provision, dont il n'est pas question dans le titre substantiel, ne peut être transférée par celle-ci.

La lettre de change est un simple ordre de payer, donné par le tireur au tiré; le tireur garantit que cet ordre sera accepté et exécuté; mais le bénéficiaire n'a pas à s'occuper de la question de savoir pour quel motif le tiré acceptera et payera. Ce point est indépendant de la lettre de change; il n'y est pas inscrit; il est ignoré des porteurs et, par conséquent, il n'entre pas dans les éléments du contrat de change.

Ce que la lettre transmet à la série des porteurs successifs, ce n'est pas une créance sur le tiré, c'est l'ordre donné au tiré par le tireur. Et cet ordre peut avoir la cause la plus légitime en dehors d'une dette du tiré : un crédit fait par le tiré par exemple. Or, comment la provision, qui, de l'avis de tous, peut ne pas

exister, serait-elle un élément caractéristique de la lettre de change ?

Par voie de conséquence, si le tireur vient à manquer sans qu'il y ait acceptation, la dette du tiré sera payée à la masse. Si le tiré a accepté, il payera la lettre de change ; seulement, il la payera non pas en vertu d'une dette antérieure transmise, mais en vertu de l'acceptation qu'il a apposée sur la lettre de change, et qui, par une novation, a transféré du droit ordinaire dans le droit de change la dette primitive.

Tels sont les deux systèmes qui se trouvaient en présence et qui, à Anvers, paraissaient inconciliables.

Par une circonstance très particulière, c'est le caractère radical de cette seconde opinion qui nous a fourni le moyen d'établir l'accord.

Ce système, qui fait de la lettre de change ce que les Romains appelaient un contrat *litteris*, est très rigoureux sur la détermination de ce qui peut entrer dans le droit de change ; mais il n'a pas pour conséquence de proscrire les droits qui peuvent résulter des engagements des parties pris en dehors de la lettre. Il les écarte du droit de change, mais il les laisse dans le droit commun.

Dans cet ordre d'idées la lettre de change est tout entière dans ce qui est écrit sur le titre. Par conséquent, le droit de change ne peut considérer que ce qui concerne les droits et obligations dérivant de la lettre même.

Et si le droit de change ne peut comprendre que cela, la loi, qui règle le droit de change, ne peut pas s'étendre à ce qui est étranger aux obligations qui naissent de la lettre de change.

Or, la loi que nous cherchons à rendre uniforme est la loi sur le droit de change.

Pourquoi l'étendrions-nous au delà de ce que comporte la stricte définition de ce droit ?

Nous aurons fait œuvre complète si nous avons résolu tout ce qui ressortit au droit de change, si, sur cette matière, nous avons établi l'uniformité.

Laissons aux lois particulières de chaque pays ce qui n'est pas du droit de change, ce qui peut en être voisin, s'y rattacher même, mais cependant n'en est pas.

Cette manière de voir a rallié tous les membres du Congrès.

Et immédiatement on a constaté les amputations au projet

primitif qui pouvaient être faites, sans empêcher l'œuvre d'être complète.

Et, d'abord, il ne peut plus être question de la provision : elle n'est pas partie intégrante du droit de change.

Elle avait, du reste, trop exclusivement absorbé l'attention; il y a une série de dispositions étrangères au droit de change qui se trouvent insérées dans le projet de loi et qui doivent en être retranchées, parce qu'elles ne sont pas du droit de change.

Ainsi le projet règle le droit de se couvrir de certaines créances en tirant des lettres de change. On a fait remarquer avec raison que ce droit — qu'il serait du reste impossible de régler internationalement, — s'exercé avant qu'il y ait lettre de change; il ne peut donc être du droit de change. La disposition empruntée à cet égard à la loi belge a été supprimée.

Une autre matière très importante est celle des gages, des hypothèques, affectés à la sûreté des lettres de change. Peut-on les régler par le droit de change? Non. Ils sont en dehors du droit de change parce qu'ils ne figurent pas dans la lettre.

On voit, du reste, l'impossibilité de faire une loi uniforme quant aux hypothèques; chaque pays a sur ce point un système différent qui se rattache à sa constitution foncière.

S'il m'est permis d'ouvrir ici une parenthèse, j'appellerai l'attention sur les études que réclame l'hypothèque appliquée aux ouvertures de crédit.

C'est une combinaison d'une haute utilité pratique que l'on puisse ouvrir un crédit, réalisable par avances de fonds, escompte d'effets de commerce ou autrement, avec une hypothèque qui remonte au jour de l'ouverture du crédit. Mais comment se fait-il qu'il puisse y voir une hypothèque alors que l'avance de fonds ou l'escompte n'existe pas encore? N'est-ce pas violer le principe du droit romain que l'hypothèque, droit essentiellement accessoire, n'existe pas sans une dette qu'elle garantit?

On a trouvé un biais pour échapper à cette objection; on a dit que l'hypothèque ne garantit pas les avances de fonds, ni les lettres de change elles-mêmes qui sont escomptées, mais qu'elle garantit une obligation générale de celui à qui est ouvert le crédit : cette obligation serait la contre-partie de celle que prend le créditeur de fournir les valeurs au créditaire; elle consisterait dans l'engagement que prendrait celui-ci de tenir le créditeur indemne des conséquences de son engagement.

Cette conception extrêmement subtile résout la difficulté de l'hypothèque, qui naît avant les opérations du crédit; mais elle a pour conséquence de faire que l'hypothèque reste attachée à cette obligation générale prise par le créditaire envers celui qui a ouvert le crédit. Comment pourrait-elle logiquement suivre les traites escomptées, si elle n'est pas la garantie de ces traites? On se trouve ainsi forcément dans cette alternative de dire ou que l'hypothèque est attachée à la lettre de change et, dans ce cas, l'accessoire existe sans le principal, ou qu'elle garantit une obligation générale prise lors de l'ouverture de crédit, et alors elle ne peut suivre la lettre.

La matière est dans tous les cas d'une extrême difficulté.

Peut-être y aurait-il lieu de se demander si le droit romain a bien fait de considérer toujours l'hypothèque comme un droit accessoire, et si l'on ne pourrait pas reconnaître une hypothèque pour des dettes qui naîtraient ultérieurement. Nous concevons bien un droit à recueillir les fruits dans un héritage, alors que les fruits ne pousseront que dans l'avenir. Pourquoi n'admettrait-on pas — ce serait une grande simplification législative — l'existence du droit hypothécaire, sans que la dette existe encore. Il suffirait de distinguer le droit de son exercice. Comme le droit au fruit, le droit existerait indépendamment de son exercice. Il s'exercerait lorsque les dettes se contracteraient.

Mais je sortirais de mon sujet si je m'étendais sur cette question. Je reprends l'indication des points qui peuvent être retranchés de la loi comme n'appartenant pas au droit de change.

Un débat s'est élevé sur le point de savoir si l'on peut donner un aval par acte séparé.

Dans le commerce, l'aval par acte séparé est d'un très fréquent usage, d'une très grande utilité; il serait très difficile de le supprimer. Mais on a fait remarquer qu'il n'est pas du droit de change; il n'est pas inscrit sur la lettre de change, sur cet écrit qui contient tout ce qui doit être transmis de main en main. Les porteurs successifs peuvent ne pas le connaître fait par acte séparé.

La solution très simple de cette question est de laisser l'aval donné par acte séparé en dehors du droit de change et, par conséquent, de la loi qui régit ce droit.

Vous voyez, Messieurs, que, par ce principe radical qui limite la lettre de change à ce qui constitue réellement l'essence des obligations de change, nous avons écarté beaucoup de dispositions

relatives à des matières extrêmement délicates et difficiles.

Mais je tiens à constater qu'en limitant la loi à ce qui constitue exclusivement le droit de change, nous n'avons pas porté atteinte au droit pour toutes les législations de légiférer sur les points que nous retranchons de la loi sur la lettre de change.

Je m'en explique sur chaque point.

Ainsi, en ce qui concerne la provision, accueillir notre système, c'est certainement rejeter l'idée que le transfert de la provision se fait en vertu de la lettre ou du droit de change. Mais si, dans un pays déterminé, on juge utile d'attribuer au porteur de la lettre de change un droit spécial de préférence, en cas de faillite, sur la provision, rien n'empêchera de le faire. On appréciera s'il y a une cause légitime de préférence, venant de ce que les fonds auraient été destinés par le tireur à payer la lettre de change qu'il a mise en circulation.

La liberté reste entière à cet égard; mais, si une disposition semblable est admise dans un pays, ce sera une disposition de droit commercial commun et non pas une disposition faisant partie du droit de change.

De même, les législations particulières devront régler les droits qui appartiennent à certains créanciers de tirer des lettres de change, mais encore une fois ce sera la détermination de droits qui résultent de certaines créances et non un point du droit de change.

Quant au gage et à l'hypothèque, il est absolument nécessaire que les législations déterminent leurs rapports avec les effets de commerce; mais elles régleront ce point en dehors du droit de change, parce que jamais le gage ou l'hypothèque ne peut faire partie de cette matière.

Et ainsi encore quant à l'aval par acte séparé. Je déclare très franchement que, si l'on proposait l'adoption du projet de la commission, d'où l'on retranche ce qui concerne l'aval par acte séparé, le même jour et à la même heure je proposerais une loi qui permettrait aux parties de donner l'aval par acte séparé, avec les mêmes effets que s'il figurait sur la lettre de change.

Mais encore une fois cette loi serait en dehors du droit de change.

C'est ainsi, en nous tenant strictement dans notre compétence, que nous sommes parvenus à nous entendre.

On a reconnu que le droit de change, limité à ce qu'il comporte nécessairement, peut être accepté par tous, à la condition de

réserver à chaque pays le droit de légiférer, à côté de la loi de la lettre de change, sur les points que nous avons élagués de notre projet.

Et voyez, Messieurs, où nous en sommes arrivés, grâce à l'adoption de ce système net, précis, radical même. Nous nous sommes entendus sans qu'aucune concession soit faite de part ou d'autre, et, par suite, sans être réduits à faire une œuvre hybride, composée de parties hétérogènes se rattachant mal entre elles.

Nous n'avons pas fait d'ornithorynque juridique.

S'il m'est permis de faire une comparaison en empiétant un peu sur le terrain de mon honorable collègue du droit maritime, je dirai que nous avions à Anvers chargé notre navire de marchandises qui l'encombraient et le surchargeaient. Nous l'avons à nouveau mesuré et jaugé et nous avons constaté qu'il est plus petit que nous croyions. Voulant qu'il reste à allure rapide, nous l'avons allégé de tout ce qu'il n'est pas destiné à porter.

Pourquoi avait-on peur de le décharger? Parce qu'on se figurait que, pour le faire, il fallait jeter des marchandises à la mer. Là était l'erreur. Nous avons reconnu que nous pouvions placer tout ce que nous en retirerions sur d'autres embarcations qui peuvent arriver au port chacune de leur côté. Nous l'avons allégé sans faire de jet et nous sommes entrés au port. (*Applaudissements.*)

Messieurs, voici la voile qui a poussé le petit navire dans le port; c'est une résolution unanimement acceptée par la Section :

« La Section déclare qu'elle a voulu limiter le projet qu'elle adopte à ce qui relève du droit de change.

» Elle a écarté en conséquence ce qui concerne :

» 1° La provision;

» 2° Le droit de tirer des lettres de change;

» 3° Les garanties réelles données pour sûreté de la lettre;

» 4° L'aval par acte séparé.

» Il n'est rien préjugé sur ce qui peut être fait dans les divers pays sur les points en dehors du droit de change.

» Il appartient aux diverses législations de déterminer s'il convient d'affecter la provision, quand il en est, à payer de préférence la lettre à laquelle elle est afférente, de dire quelles dettes peuvent être recouvrées par lettre de change, de régler le gage et l'hypothèque dans leurs rapports avec la lettre de change, de fixer le caractère et les effets de l'aval par acte séparé, en l'assimilant ou non sous ces rapports à l'aval inscrit sur la lettre. »

» Le droit de change s'attache exclusivement à ce qui dérive de l'écrit qui est l'essence de la lettre.

» La Section les laisse en dehors de ses travaux et du projet qu'elle propose. »

Voici, maintenant, l'indication de quelques questions qui ont encore occupé la Section.

Peut-on donner l'acceptation par acte séparé; tout au moins faut-il, comme pour l'aval, réserver aux législations spéciales le droit de l'admettre?

Cette question a été résolue négativement à l'unanimité.

La Section a admis le principe que la lettre de change est nécessairement acceptable; qu'aucune clause ne peut restreindre l'obligation pour le tiré d'accepter la lettre avec la plénitude des effets de l'acceptation.

L'acceptation par lettre séparée n'a pas ce caractère; elle peut valoir comme engagement du tiré, mais non pas satisfaire à l'obligation d'accepter qui existe, d'après la loi du change.

La commission a examiné ensuite le règlement de ce qui est à faire en cas de perte d'une lettre de change.

Le Congrès d'Anvers avait adopté une disposition permettant la reconstitution de la lettre de change perdue en s'adressant au porteur, le porteur s'adressant au dernier endosseur et ainsi de suite jusqu'au tireur.

Cette disposition a été maintenue; mais la reconstitution de la lettre de change n'est qu'une des nécessités que comporte la perte de l'original.

Que faut-il faire si l'on n'a pas le temps de reconstituer la lettre de change avant l'échéance et si l'on a besoin d'un titre immédiat de payement? Il faut recourir au juge; mais il s'agit là d'une question de procédure nécessairement subordonnée à l'organisation judiciaire des divers pays.

La Section a pensé qu'il faut abandonner ce point aux législations particulières.

Il est un troisième point qui est très utilement réglé actuellement dans la législation allemande : c'est le moyen d'enlever sa valeur à la lettre de change égarée.

Il faut empêcher qu'elle ne reparaisse après un certain temps et qu'elle ne vienne troubler des situations réglées.

La loi allemande organise une procédure pour qu'au bout d'un

temps assez court la lettre de change égarée perde toute sa valeur.

La Section a décidé qu'il y avait lieu d'adopter un système analogue.

Il est une autre question, très délicate, qui a soulevé un débat intéressant.

La force majeure permet-elle de relever de déchéance le porteur qui n'a pas rempli ses devoirs dans le délai fixé par la loi ?

D'après la jurisprudence française et belge, la force majeure est relevante.

D'après la législation allemande, au contraire, la force majeure n'a jamais cet effet.

Il y a une solution intermédiaire dans la législation espagnole, qui admet l'excuse de la force majeure, mais seulement lorsqu'il y a une déclaration du gouvernement déterminant que, par suite de guerre, d'inondation ou d'autres accidents, les communications entre certaines localités sont interrompues.

Le système absolu qui n'admet la force majeure dans aucun cas a été indiqué mais non présenté avec insistance au sein de la Section.

Les adversaires de la tolérance de la force majeure se bornaient à demander l'application de la loi espagnole; mais la majorité de la Section a pensé qu'il y avait là une rigueur encore excessive et qu'il serait difficile dans certains pays d'obtenir, pour des faits isolés, une déclaration du gouvernement; qu'il était donc sage de s'en remettre à cet égard à la sagesse du juge.

Voici encore, Messieurs, une autre question délicate : c'est celle de savoir si le tiré, qui a inscrit son acceptation sur la lettre de change, mais qui n'a pas encore remis le titre au tireur ou à l'endosseur, peut biffer sa signature.

Une très intéressante dissertation de M. Hindenburg, délégué du Danemark, concluait à ce que, dans aucun cas, on ne pût biffer sa signature.

La raison fondamentale invoquée était que, dès que l'accepteur avait apposé sa signature, il avait donné son consentement à la traite tirée sur lui; qu'à partir de ce moment le concours des volontés existait et que le contrat, qui était ainsi intervenu, ne pouvait pas être détruit par la volonté de l'une des parties.

La section a cependant pensé qu'il faut admettre le droit de biffer sa signature, aussi longtemps que la remise du titre n'a

pas été faite. En effet, les investissements de droits, dans une lettre de change, résultent à la fois des énonciations écrites et de la remise du titre lui-même. On a considéré qu'aussi longtemps que l'accepteur est encore en possession du titre et de sa signature, il n'a pas conféré de droits et qu'il peut, en ne remettant le titre qu'après avoir biffé sa signature, ne pas s'engager. Mais cette résolution, qui paraissait la plus acceptable, a rencontré une difficulté. Il arrive fréquemment que l'on envoie la lettre au tiré pour qu'il l'accepte et la tienne à la disposition du porteur d'une seconde, ce qui dure souvent un temps assez long. Lui serait-il permis, après huit ou quinze jours, de biffer encore son acceptation? Une solution très ingénieuse a été proposée et admise. On a reconnu que, lorsque l'accepteur détient la lettre de change à la disposition du porteur, il est censé l'avoir remise à celui-ci. Il n'est plus que son mandataire ou son dépositaire.

Dès l'instant où il appose sa signature sur le titre, il est censé en prendre possession pour celui pour qui il doit le détenir, et, par conséquent, il ne peut plus biffer sa signature.

Les billets à ordre n'ont donné lieu à aucune discussion méritant d'être rapportée.

Une matière qui a une très grande importance — importance croissant tous les jours — est celle du chèque. La Section a eu à résoudre quelques questions de principe à cet égard.

Le Congrès d'Anvers a déterminé que les chèques, accréditifs, bons de caisses et, en général, tous ces titres de courte existence qui ont surtout pour objet de retirer des fonds disponibles ou d'effectuer des payements, appartiennent au genre « Lettre de change ou billet à ordre ».

Mais, comment distinguer dans tous les cas l'espèce du reste du genre? Comment distinguer surtout un chèque proprement dit d'une lettre de change à vue?

La Section a longuement examiné cette question; elle n'a pas pensé qu'il y eût une définition qui pût les faire distinguer dans la pratique.

En conséquence, elle a décidé que le titre à vue ne sera considéré comme lettre de change proprement dite que s'il porte la mention : *Lettre de change;* à défaut de quoi, il sera réputé chèque. La raison de cette décision qui présume le chèque est qu'il y a incomparablement plus de chèques que de lettres de change à vue.

Il faudra donc, en général, que le titre à vue porte : « Lettre de change » pour qu'il n'y ait pas chèque. Mais il y a un cas où cette mention sera inutile, c'est celui où, dans un pays, l'effet en question ne peut être qu'une lettre de change. L'Angleterre, par exemple, n'admet pas qu'on tire des chèques sur toute personne; elle ne les admet que tirés sur une maison de banque. Il en résulte que, si l'on fait un chèque en Angleterre pour obtenir payement d'une fourniture de marchandises, il est impossible qu'il y ait chèque; il y aura donc nécessairement une lettre de change.

Nous avons aussi déterminé quelle est la différence qui existe entre la lettre de change et le chèque dans les résultats pratiques.

La lettre de change à vue ne doit être présentée que dans un délai assez long; le chèque doit êtreac cepté dans les cinq jours s'il est tiré de la place où il est payable.

Il n'a pas été possible de déterminer un délai uniforme de présentation pour les autres chèques à raison de l'étendue et des moyens de communication très différents d'un pays à l'autre; on ne peut pas comparer la Belgique, par exemple, où les distances sont courtes et les communications très rapides, à la Russie qui présente d'immenses territoires entre lesquels les communications sont très difficiles.

Il est presque impossible aussi de déterminer les délais pour les distances à parcourir par mer.

Ces délais, en effet, ne doivent pas résulter seulement des distances, mais encore de la fréquence des départs des navires.

En matière de chèque la règle sera donc que le délai de présentation sera strictement suffisant; fixé à cinq jours si le lieu de création est le lieu de payement, il reste à déterminer pour les autres cas.

Un second point était à régler quant aux chèques : l'usage de barrer les chèques de deux lignes parallèles.

La Section a décidé de consacrer cette pratique anglaise.

Si l'espace compris entre les deux lignes restent vides, le chèque ne pourra être encaissé que par une maison de banque; si le nom d'une personne est inscrit entre les deux lignes, cette personne aura seule le droit de toucher le chèque.

Tout payement fait à d'autres est aux risques et périls de celui qui l'effectue.

Telles sont les dispositions générales sur la matière.

Je dois signaler ici une question qui a fort occupé la Section et

qui l'a aussi divisée; c'est celle-ci : peut-on considérer comme étant des chèques les récépissés qu'on remet, pour faire rentrer certaines créances, aux banquiers et aux personnes qui ont l'habitude d'encaisser des chèques.

On disait, d'une part, pour l'affirmative : « les récépissés ont exactement le même but que les chèques; ils tendent à réaliser la même opération, c'est-à-dire à faire toucher par un tiers une somme due. On peut même y inscrire une espèce d'endossement sous la forme : *Reçu par M.....* Pourquoi ne pas assimiler des titres auxquels celui qui les crée attribue une même portée? »

Mais on a répondu (et la majorité de la Section a partagé cette manière de voir) que, si l'on peut admettre différentes formes de chèques et d'autres titres similaires, tels que les accréditifs, les bons de caisse, les mandats, etc., il est impossible de donner la valeur d'un chèque à un titre qui, par sa rédaction même, en exclut le caractère essentiel. Le chèque est par lui-même une lettre de change ou un billet à ordre soumis à certaines règles spéciales. Il suppose donc nécessairement une cession de l'ordre qu'il contient. Or, celui qui donne un reçu ne donne pas d'ordre de payer à un tiers; il exprime, au contraire, sa volonté de conserver sa créance. Il la conservera même si bien jusqu'au dernier moment que c'est lui qui donnera quittance au détenteur des fonds. Sa signature, et elle seule, viendra le libérer, quel que soit le nombre de mains dans lesquelles ce récépissé aura passé. Ce titre manque donc du caractère essentiel du chèque de constituer un ordre transmissible à un tiers qui est investi du droit de l'acquitter.

Je m'arrête, Messieurs. Je l'ai dit en commençant : je ne veux pas vous exposer les cent cinquante questions qui ont été résolues.

Mon rapport a pour but de vous donner un aperçu de nos travaux et de vous en faire connaître les résultats; il ne doit pas être un procès-verbal.

Je me permets, avant de conclure, de vous rappeler que la Section de la lettre de change du Congrès d'Anvers a exprimé des vœux qui n'ont été que très partiellement exaucés.

Voici les vœux qu'elle avait exprimés.

Elle avait demandé d'abord que les frais de protêt fussent aussi réduits que possible.

Dans certains pays, il a été obtempéré à ce désir, mais il n'en a pas été de même partout.

Elle avait demandé, en second lieu, que l'encaissement postal

des effets fût admis dans tous les pays. Dans presque tous, ce vœu a été réalisé.

Mais il est un autre désir auquel il n'a pas encore été donné satisfaction partout. Je veux parler de la présentation des lettres de change à l'acceptation par la poste.

La Section exprime le désir que la poste se charge partout de ce service.

La Section insiste encore pour que, partout, on distingue soigneusement ce qui est de droit privé de ce qui constitue le droit fiscal, et que toute espèce de nullité, s'attachant à l'inobservation des prescriptions fiscales, soit supprimée.

La Section avait exprimé un autre vœu auquel il n'a pas été donné suite; c'est qu'il s'établisse entre les différents pays une entente en vue d'organiser l'extension aux timbres imposés aux lettres de change du système des timbres-poste.

Aujourd'hui on peut dans chaque pays envoyer une lettre affranchie jusqu'à destination par l'application de timbres-poste du pays où l'on se trouve. Il serait facile d'adopter une mesure analogue pour les timbres de la lettre de change. Il suffirait de décider que le timbre qui est apposé dans un pays vaudra pour tous les pays où la lettre de change ira et l'affranchira, jusque dans le pays où elle doit être payée, de tout droit de timbre. Evidemment le timbre qui devra être mis dans le pays d'origine sera plus élevé si l'effet est sur l'étranger que s'il est sur le pays même. On suivra le système admis par l'Union postale. Comme pour les lettres, chaque pays trouvera dans ce qu'il percevra en timbres appliqués aux effets sur l'étranger, la compensation de ce qu'il ne perçevra plus sur les effets venant de l'étranger.

Un dernier vœu a été émis : c'est qu'il y ait autant que possible assimilation de législations, non seulement pour la lettre de change, mais encore pour tous les effets au porteur; on demande notamment que des mesures analogues soient prises dans tous les pays en ce qui concerne les titres détruits ou égarés.

Il me reste, Messieurs, à vous faire connaître la déclaration par laquelle la Section a terminé ses travaux, déclaration adoptée à l'unanimité.

Un projet de loi uniforme ne pouvait être soumis à ses délibérations; il faut que ses nouvelles résolutions soient rédigées et classées dans le projet d'Anvers.

Mais il fallait savoir si l'accord était assez complet pour qu'on

pût dire qu'il n'est aucun point de division qui empêche l'adoption d'une loi conforme sur les bases arrêtées.

Voici la réponse unanime à cette question ;

« La Section de la lettre de change, en clôturant ses travaux, déclare qu'il n'est aucun des points débattus qui s'oppose à l'adoption d'une législature uniforme sur la lettre de change ».

C'est, j'ose le dire, l'accomplissement de notre mission. (*Applaudissements prolongés.*)

M. RAFFALOVICH. — Messieurs, dans l'exposé d'une admirable lucidité que M. Jacobs nous a fait, il a dit que les travaux de la Section de droit maritime constituaient autant de jalons posés sur la route qui doit conduire à l'élaboration d'une loi maritime internationale.

Je crois cependant qu'il est désirable d'obtenir aussi rapidement que possible une sanction pratique des résolutions du Congrès et, dans cet ordre d'idées, quelques-uns de ses membres ont pensé qu'il serait utile de soumettre à l'attention du Congrès le vœu suivant :

« En attendant l'élaboration d'une loi uniforme pour le droit maritime, que les gouvernements profitent de la conclusion de traités accordant des subsides ou autres faveurs aux lignes de navigation pour imposer à celles-ci de se conformer dans leurs formules de connaissements à l'esprit qui a dicté les résolutions des Congrès d'Anvers et de Bruxelles ».

M. le baron LAMBERMONT, président. — Je ne vois rien qui s'oppose à l'adoption de ce vœu.

Il sera inscrit dans le compte rendu de nos travaux et, par là même, soumis à l'attention des gouvernements.

Il pourra se trouver, en effet, des cas où les gouvernements profiteraient des arrangements qu'ils font avec des entrepreneurs de bateaux à vapeur pour admettre des règles dans ce sens. (*Adhésion.*)

M. WENDT. — Messieurs, bien que je ne sois pas délégué par le gouvernement du pays auquel j'ai l'honneur d'appartenir, je désire exprimer les sentiments de sincère reconnaissance dont, sans aucun doute, sont animés tous les délégués envers le Gouvernement belge, envers la Commission royale d'organisation et particulièrement envers son éminent Président, non seulement pour le cordial

accueil que nous avons tous reçu, mais spécialement pour le dévouement pour mener à bonne fin nos délibérations.

Et permettez-moi d'exprimer les mêmes sentiments de reconnaissance au président de la Section de droit maritime de ce Congrès, le Ministre d'État, M. Victor Jacobs, qui, par sa connaissance approfondie des lois maritimes, sa courtoisie dans la conduite de nos débats, et son tact à aplanir les divergences d'opinions, n'a pas peu contribué à imprimer à nos discussions la tournure agréable qu'ellesont prise.

J'ai la conviction que, pour réaliser nos desiderata et faire produire à nos délibérations un résultat pratique, notre Président, le Ministre d'État, baron Lambermont, aura à surmonter deux difficultés : la première sera d'amener les gouvernements non représentés à ce Congrès à adhérer aux résolutions que nous avons adoptées ; la seconde sera d'assurer leur réalisation et d'aboutir, par l'application du système diplomatique de la réciprocité et sans violer les grands principes de la loi maritime générale, qui, depuis des siècles, a été respectée et appliquée dans les principaux centres commerciaux, à un accord international qui peut tendre éventuellement, comme le disait le Prince-Consort en une mémorable circonstance, à la réalisation de l'unité de l'humanité, non pas, comme le disait son Altesse Royale, à une unité qui détruit les caractères distinctifs des différentes nations du globe, mais à une unité qui est le résultat et le produit de qualités différentes et opposées.

Puissent les efforts qu'il fera dans ce but sous les auspices de Sa Majesté le Roi des Belges, qui a daigné nous réunir ici et nous recevoir avec sa bienveillance bien connue, être couronnés de succès: tel doit être notre plus vif désir.

M. Carathéodory. — Les sympathies de l'Empire Ottoman étaient acquises à ce Congrès dès le début. N'ayant pas pris part aux premières délibérations, mon Gouvernement y a adhéré subséquemment. Il a voulu donner une nouvelle marque de sympathie à l'œuvre dont la noble initiative appartient, comme tant d'autres, au Gouvernement royal de Belgique, en me faisant l'honneur de m'investir du mandat de le représenter à cette seconde session de Bruxelles. — Les recherches du vrai et du juste qui ont préside aux délibérations et aux résolutions si instructives du Congrès finiront, il faut l'espérer, par amener une entente finale entre les

différents pays, entente qui concilierait les solutions générales et théoriques avec le terrain pratique et l'expérience acquise des grands États maritimes et commerçants du globe.

Mon pays ne sera pas le dernier à s'en réjouir sincèrement et à en profiter.

Le code de commerce ottoman a été promulgué en 1850. Dans ces derniers temps le Ministre de la justice a élaboré un nouveau code calqué sur le régime et les règles introduites récemment en Italie. Je suis heureux d'ajouter et j'espère que vous apprendrez, Messieurs, avec plaisir que, pour le mettre à exécution, le Gouvernement Impérial attendra les résolutions prises par ce Congrès qui, avec celles adoptées par l'Institut de droit international en matière de droit commercial, l'aideront certainement à le compléter ou à y apporter les modifications qui seraient reconnues nécessaires.

M. Lambert Tree.— Monsieur le Président, de la part des États-Unis, laissez-moi exprimer au Gouvernement belge et à la Commission d'organisation de vifs remercîments pour le précieux concours prêté au Congrès en vue de faciliter les travaux qui lui étaient dévolus. Quand on considère l'étendue des questions inhérentes aux lois maritimes et commerciales, on se rend compte de l'importance des sujets discutés pendant les sessions de ce Congrès, et des résultats bienfaisants qui dériveront, pour toutes les nations du monde, de l'unification des lois régissant certains des points soumis à l'examen du Congrès ici et à Anvers.

J'éprouve, Monsieur le Président, une bien grande satisfaction à constater que la Belgique, déjà si glorieuse par tout ce qu'elle a fait pour l'avancement de la civilisation et pour le bien de l'humanité, se trouve encore à la tête de cette grande œuvre de réforme de lois que nous poursuivons, et, comme délégué d'une puissance maritime et commerciale, je ne puis m'empêcher de lui offrir l'expression de ma reconnaissance.

Mais, Monsieur le Président, que dire de la cordiale hospitalité qui nous fut offerte...

Tous nos remercîments pour vos charmantes fêtes destinées à nous faire oublier les labeurs du Congrès.

J'ai résidé trois ans en Belgique, et à mes collègues qui n'ont pas eu cette bonne fortune, je dirai que par principe le Belge s'efforce toujours de donner à ses hôtes l'illusion du chez soi.

En ce qui me concerne, permettez-moi de dire que vos compatriotes, par leur constante courtoisie, ont fait que dans leur beau pays, dans ce magnifique Bruxelles, je me sens réellement chez moi.

J'ai la conviction que, pendant leur séjour ici, mes collègues du Congrès ont éprouvé les sentiments que je viens d'exprimer.

M. Oliver y Esteller. — Je suis bien heureux de porter la parole dans ce moment solennel au nom de la délégation du Gouvernement espagnol.

Avant de partir pour notre pays, nous croyons accomplir un devoir de justice en rendant un témoignage public de nos sympathies envers tous nos collègues de tous les pays sans distinction, et de notre profonde reconnaissance à l'égard des honorables membres du Comité royal d'organisation, aux illustres Présidents des deux Sections de droit maritime et de la lettre de change, M. Victor Jacobs et M. Eudore Pirmez, et surtout d'une manière spéciale à notre vénérable Président, M. le baron Lambermont, dans la personne duquel nous saluons un vaillant vétéran de l'armée espagnole.

Nous devons affirmer aussi notre gratitude envers le Gouvernement et l'auguste personne de Sa Majesté le Roi.

Nous conserverons, je vous assure, toute notre vie, le souvenir le plus agréable des marques d'affection que nous avons reçues durant notre séjour dans cette terre si hospitalière.

Quant à moi, témoin constant des travaux vraiment savants accomplis à Anvers et à Bruxelles par les délégués de tous les pays, et témoin d'autant plus impartial que je n'ai pris qu'une part secondaire à vos travaux, permettez-moi de vous exprimer la confiance avec laquelle j'attends l'accomplissement, sur le terrain législatif et pratique, des vœux émis par le Congrès.

J'espère être un ardent propagateur de l'uniformité du droit commercial ou pour mieux dire de la « formulation » des règles du droit international privé pour les relations juridiques commerciales; et, au surplus, je vous offre d'être un auxiliaire modeste, dans mon pays, de l'œuvre du Congrès.

Mais c'est au Gouvernement belge de soutenir la foi jusqu'à la réalisation de la noble idée dont l'initiative lui appartient et de vaincre les difficultés qu'il devrait rencontrer pour achever l'œuvre commencée sous de si bons auspices.

Plût à Dieu que la nation belge, que je me permets de présenter aux yeux du monde moderne comme la nation modèle par un amour du travail, par un esprit d'initiative, par un sentiment du droit, par la manière dont elle a su harmoniser pratiquement l'ordre et la liberté, et surtout l'honnêteté; plût à Dieu que cette nation ne trouve aucun obstacle dans la carrière du progrès et de la vraie civilisation qu'elle a parcourue avec tant de gloire pendant ce siècle, pour qu'elle puisse couronner avec le plus brillant succès l'œuvre de notre Congrès.

M. Mecke. — Monsieur le Président, Messieurs, j'ai l'honneur de vous dire quelques mots au nom des membres allemands du Congrès. Nous approuvons parfaitement les efforts du Gouvernement belge en vue de créer une loi internationale concernant le droit commercial.

Revenus dans notre patrie nous n'hésiterons pas à enthousiasmer tous les cercles intéressés afin qu'ils prêtent leurs bons offices à l'achèvement heureux d'une œuvre aussi digne et excellente.

Que le Gouvernement belge daigne accepter nos remercîments sincères et empressés, pour nous avoir donné l'occasion de prendre part à cette réunion illustre et d'avoir été l'objet heureux de tant de prévenances extrêmement aimables et vraiment internationales.

M. Midosi. — Je prends la parole à cause de ma position et de l'accomplissement d'un devoir rigoureux de courtoisie.

Premièrement pour rendre compte du vif intérêt que le Gouvernement du Portugal attache au projet grandiose de l'unification du droit commercial.

En second lieu pour manifester ma profonde reconnaissance pour le cordial accueil que j'ai reçu de cette nation si libérale, si intelligente et si laborieuse.

Le Portugal, par sa situation géographique, a été de tout temps un pays navigateur et commerçant.

Il a même une page glorieuse dans l'histoire des navigations et des découvertes du XVI[e] siècle. Lisbonne fut l'entrepôt du commerce de l'Orient.

Déchu malheureusement de son ancienne prospérité, il conserve cependant la tradition de son passé illustre; l'extension de ses côtes et de ses possessions d'outre-mer le portent à ne point rester

indifférent aux questions de droit international qui se rattachent au droit commercial.

Le Portugal n'avait pas la prétention de venir ici enseigner : il est venu apprendre des nations commerçantes, représentées dans ce Congrès par leurs hommes de science et leurs praticiens expérimentés, les bons principes qui doivent régir dans l'intérêt commun le commerce et la navigation.

Le Gouvernement portugais s'associa à la grande œuvre de l'unification du droit commercial, bien qu'il ne se soit pas fait représenter au Congrès d'Anvers.

Le monde juridique et commercial du Portugal a accepté avec enthousiasme l'invitation de concourir au premier Congrès international de droit commercial tenu à Anvers.

L'Association des avocats et l'Association commerciale de Lisbonne y ont envoyé leurs représentants.

Les résolutions du Congrès d'Anvers ont été étudiées, et, dans la plus grande partie, adoptées par le Ministre de la justice actuel, nommé le 20 février 1886, dans le nouveau code de commerce par lui élaboré, promulgué le 18 août 1888, et qui doit entrer en vigueur le 1er janvier 1889.

Le Gouvernement portugais a commencé à donner une solution à la grande difficulté, présentée par M. le baron Lambermont dans la séance d'ouverture, à savoir : donner aux résolutions du Congrès une sanction pratique et commune dans les pays représentés.

Permettez-moi de vous lire quelques lignes du rapport du Ministre de la justice, qui précédait le projet du code de commerce, lesquelles prouvent son adhésion à la tentative de l'unification du droit commercial.

« S'il est vrai, dit le Ministre, comme l'estiment encore beaucoup de jurisconsultes, qu'il faille considérer comme une utopie la possibilité d'arriver à une législation universelle, on voudra bien reconnaître, j'ose l'espérer, que le Portugal a fait beaucoup pour l'unification des principes du droit commercial, et qu'en tous cas il a fait tout ce qui lui était possible pour collaborer, sinon à la grande œuvre de l'unité, du moins aux bienfaits qui résulteront de l'identité du droit commercial ».

Au sujet de la lettre de change, le Ministre déclare : « En tenant compte des vœux exprimés au Congrès d'Anvers.... nous avons

adopté le système germano-italien, en l'appropriant à notre milieu social. La clause *distantia loci* est supprimée ».

La suppression de cette condition a une grande portée dans l'unification du contrat de change, comme l'observe la Commission royale d'organisation du Congrès dans son rapport citant ce passage d'un article de M. Dove Wilson sur le Congrès d'Anvers : « Si le Congrès d'Anvers n'avait fait autre chose que de porter un dernier coup à cette vénérable relique de la *distantia loci*, on pourrait déjà l'en féliciter. »

Le Portugal a abandonné dans son nouveau code de commerce le système suranné de la provision, adopté dans la législation antérieure.

« La provision, dit encore le Ministre dans son rapport, n'est plus requise comme condition essentielle à l'existence de la lettre de change, bien qu'elle puisse exister par suite des rapports entre le tireur et le tiré, ou comme une garantie de plus. »

Cette innovation est très importante, comme dit M. Constant dans le *Compte rendu du Congrès d'Anvers*, cité dans le rapport de la Commission royale d'organisation. « L'accord, dit-il, une fois établi sur ce point, une législation uniforme sera facile. »

Dans le nouveau code de commerce portugais, les règles spéciales relatives au billet à ordre et au chèque se rapprochent du système le plus large et le plus progressif en usage chez les nations les plus commerçantes du monde : l'Angleterre et les États-Unis.

En arrivant au droit maritime, le Ministre dit : « Dans toute la matière du droit maritime (abordage, assurances, avaries, assistance, sauvetage) nous avons soigneusement suivi les résolutions adoptées par le Congrès d'Anvers ».

Le Ministre de la justice du Portugal n'a pas seulement fait la réforme actuelle en proposant un nouveau code de commerce, mais il a pensé aux réformes à venir pour suivre le mouvement de la législation commerciale et adopter les nouvelles résolutions des Congrès.

Le nouveau code entrera en vigueur le 1er janvier 1889.

Une commission de jurisconsultes et de commerçants sera chargée par le Gouvernement, pendant les cinq premières années de l'exécution du code de commerce, de recevoir toutes les représentations, rapports des tribunaux et toutes les observations relativement à l'amélioration du dit code.

Avant de nous séparer je dois témoigner, au nom de mon Gouvernement, une profonde gratitude au Gouvernement belge pour la généreuse aspiration de l'unification du droit commercial, à la Commission royale d'organisation pour la forte impulsion qu'elle a donnée à la réalisation de cette aspiration, et pour la manière dont elle a préparé, par ses importants travaux, l'accomplissement de la tâche difficile du Congrès.

Je prie, en terminant, les membres du Congrès d'agréer l'expression de mes plus chaleureux remercîments pour les rapports fraternels et pour l'entente inaltérable qui a toujours régné entre nous.

M. Nicolas. — Messieurs, les délégués du Gouvernement français rendront compte à leur Gouvernement des travaux du Congrès de droit commercial de Bruxelles.

Nous emporterons vos résolutions comme une graine féconde qui germera et produira.

Nous pouvons, d'ailleurs, affirmer ici, sans dépasser les limites de notre mandat, que le Gouvernement de la République française continuera à prêter son concours le plus sympathique à l'œuvre éminemment utile, éminemment pacifique dont l'honneur revient au Gouvernement belge, œuvre qui doit avoir pour apothéose la suppression des barrières que les différentes législations ont élevées entre les diverses nations du monde.

M. Speiser. — Permettez-moi d'ajouter quelques mots aux paroles prononcées par mes collègues.

Si nous comparons les résultats de notre réunion de Bruxelles à notre première réunion d'Anvers, il me paraît incontestable que l'idée, dont nous espérons la réalisation, a fait des progrès considérables.

Bien qu'il reste beaucoup à faire, on peut exprimer le grand résultat obtenu dans ces jours en ce mot : que nous nous sommes pénétrés tous de cette conviction que ce n'est pas en voulant imposer la loi nationale d'un pays aux autres nations que nous arriverons au droit international, mais que c'est la connaissance approfondie de la législation de chaque pays qui nous permettra d'établir une loi-type, que nous pourrons recommander de plein cœur à toutes les nations.

Eh bien, Messieurs, le résultat important est dû, en premier

lieu, à la savante Commission belge qui nous a fourni les documents nécessaires pour approfondir nos études et à la main habile et ferme qui a dirigé nos débats et a su les mener à bonne fin et à établir une entente cordiale entre nous.

A nous, Messieurs, de maintenir, chacun dans son pays, la position acquise aujourd'hui. Il est vrai, il reste beaucoup à faire; mais aussi, nous tous, Messieurs, nous sommes résolus à faire beaucoup, forts dans la conviction que les grands résultats, dans le domaine du droit comme partout, ne s'obtiennent que par les grands efforts.

M. Molengraaf. — Monsieur le président, je m'associe entièrement aux remercîments éloquents que les orateurs précédents ont adressés au Gouvernement belge, à la Commission organisatrice et aux Présidents des sections, qui ont dirigé nos débats d'une manière qui mérite les éloges de tous les membres du Congrès. Je félicite le Gouvernement belge et tous ceux qui ont coopéré au Congrès des résultats obtenus. Dans la Section de la lettre de change les différends qui nous divisaient le plus, et sur lesquels nos travaux ont failli échouer, ont été aplanis à la satisfaction des représentants des divers pays. La grosse question de la provision a trouvé une solution heureuse. Sur d'autres questions, comme la nécessité d'insérer l'expression « lettre de change », les titres aux porteurs, l'aval, le chèque, le Congrès est arrivé à des décisions qui certes sont d'une importance incontestable pour l'unification du droit. Il n'est pas téméraire d'affirmer que le projet sur la lettre de change est une base solide pour toutes les démarches ultérieures qui peuvent être faites pour réaliser le but poursuivi par le Congrès.

Les résolutions adoptées par la Section de droit maritime fourniront aussi des matériaux d'une haute valeur pour l'unification de cette branche importante du droit commercial. Les règles sur les conflits de lois notamment méritent l'attention la plus sérieuse des Gouvernements intéressés dans le commerce maritime. C'est à juste titre que le Congrès a donné la préférence à la loi du pavillon pour obtenir une solution équitable de la plupart des nombreux conflits qui peuvent naître des relations commerciales d'outre-mer. Si les décisions sur les registres maritimes sont adoptées partout, il en résultera un avantage considérable pour le monde commercial. Je ne crois pas devoir insister sur ce point.

Vous pouvez tous, Messieurs, apprécier s'il y a lieu de nous réjouir des résultats de nos travaux.

Je donne au Gouvernement belge l'assurance de la sympathie du Gouvernement des Pays-Bas et je suis heureux de déclarer ici que nous désirons vivement que l'initiative de la tâche délicate qui reste à accomplir soit prise par le Gouvernement qui a inauguré de main de maître l'œuvre de paix qui nous a réuni ces jours-ci et qui vise un but si élevé.

M. Dejace. — Messieurs, le Mexique salue avec fierté l'œuvre importante inaugurée par le Congrès d'Anvers et menée à si bonne fin par le Congrès de Bruxelles, ainsi que nous venons de l'apprendre par les rapports des présidents des deux sections.

Le Mexique félicite la Belgique d'avoir eu une initiative aussi généreuse et d'avoir affirmé de nouveau le rôle traditionnel et glorieux qu'elle joue dans le concert des nations européennes.

Petit par le nombre, mais grand par la générosité du cœur, le peuple belge se met toujours à la tête du mouvement civilisateur. Il a rendu cette fois encore un service important à la noble cause du droit international; il justifie par là les sympathies qui partout l'accueillent et en même temps son existence comme nation libre et indépendante.

M. Wurth. — Je m'associe de tout cœur à ce qui vient d'être dit et je remercie vivement la Belgique qui a bien voulu nous accorder une si gracieuse hospitalité.

Je remercie les hommes éminents qui ont organisé nos travaux d'une façon si remarquable, et ceux qui les ont dirigés avec tant de bienveillance et de talent.

M. le baron Lambermont, président. — J'ai à cœur avant tout de répondre aux orateurs qui ont parlé de la Belgique en termes si flatteurs et si obligeants, et qui ont bien voulu exprimer leur gratitude pour l'hospitalité qu'elle leur a accordée. Messieurs, la Belgique s'est honorée elle-même en accueillant comme ils le méritaient tant d'hommes dévoués et distingués qui ont bien voulu répondre à son appel. Quand je dis : comme ils le méritaient, je me trompe. Si la Belgique a un regret, c'est de ne pas avoir assez fait pour ceux qui, avec elle, se sont mis au service d'une grande et belle idée.

Messieurs, nous avons contracté à Anvers une dette qui est

restée dans nos souvenirs reconnaissants, et qui s'est fort accrue dans cette session et ici même sous vos yeux. Je désire que vous vouliez bien vous joindre à moi pour remercier les Présidents des deux sections du Congrès, MM. Jacobs et Pirmez, dont les lumières, l'expérience et le zèle infatigable ont guidé, éclairé vos travaux et ont contribué dans une large mesure à leur succès. (*Applaudissements.*)

Messieurs, il n'est point d'usage chez des hommes tels que vous de se louer soi-même, et MM. les membres belges et étrangers du Congrès éprouveraient probablement quelque scrupule à se voter des remèrciements. Témoin de vos travaux, le Président pourrait s'acquitter de ce soin ; mais un témoignage d'une valeur plus grande et plus durable vous est acquis ; il est inscrit a chaque page de vos débats et de vosrésolutions.

En ce qui me touche personnellement, je vous suis profondément heureux et reconnaissant des paroles affectueuses que j'ai entendues.

Une extrême indulgence peut seule les avoir dictées...

Votre président n'a pas de remerciements à réclamer ; il en a beaucoup à exprimer et il vous les offre de tout cœur.

Il suffirait à l'honneur d'une carrière d'avoir été deux fois placé à la tête d'une assemblée telle que celle-ci.

Ces explications données, je poursuis le cours de notre ordre du jour.

Messieurs, je vous ai dit, au début de notre session, que votre tâche terminée, il s'ouvrait une autre phase destinée à conduire, si possible, à une entente officielle avec les gouvernements eux-mêmes.

Le Congrès n'a pas qualité pour entamer des négociations diplomatiques, mais il lui appartient de désigner le gouvernement auquel cette mission serait confiée.

Le Gouvernement du Roi, il est vrai, vous a convoqués ; il a suivi avec une attention, qui ne s'est jamais démentie, tous vos travaux ; mais il est loin de sa pensée de peser, à aucun degré, sur la liberté de votre choix.

Je viens, en son nom, vous prier de désigner vous-mêmes le Cabinet qui sera chargé de traiter avec les puissances étrangères.

M. Nicolas. — L'honneur en revient au Cabinet belge.

Sur plusieurs bancs : C'est évident !

M. CARATHÉODORY. — J'estime que le Gouvernement du Roi des Belges est tout indiqué pour remplir cette mission.

Je crois que ma proposition recevra l'assentiment unanime. (*Applaudissements prolongés.*)

M. le baron LAMBERMONT, président. — Le Gouvernement de Sa Majesté ne se dissimule aucune des difficultés que pourra rencontrer l'exécution du mandat dont vous voulez bien le charger. Néanmoins, il ne se dérobera pas à votre confiance et il vous remercie de la préférence dont vous l'honorez. Il espère que, de votre côté, vous tiendrez compte des obstacles qui, malgré ses efforts, pourraient retarder ou entraver le parfait accomplissement de nos vues communes.

Il a paru au Gouvernement du Roi que, pour le seconder dans le cours d'une campagne qui ne sera pas aisée ni de courte durée, il pourrait lui être utile d'avoir à ses côtés un comité qu'il consulterait en toutes circonstances. Il se propose, dans ce but, de maintenir en exercice la Commision belge dépositaire de vos principes, et qui s'en inspirerait dans les avis qu'elle aurait à lui donner. (*Très bien! très bien!*)

Il saurait gré à l'assemblée de vouloir bien faire connaître si cette mesure obtient son assentiment.

De toutes parts : Oui! Oui!

M. le baron LAMBERMONT, président. — Il reste, Messieurs, à nous occuper d'une question qui, sans doute, se sera déjà présentée à votre esprit, comme elle s'est présentée au mien : le Congrès se réunira-t-il encore et à quelle époque?

Il est impossible de prévoir et de déterminer à l'avance les péripéties par lesquelles pourront passer les négociations diplomatiques.

Il est évident qu'en cas de succès il n'y aurait pas lieu de demander un nouveau sacrifice de votre temps et de votre travail. Mais il peut aussi se présenter un concours de circonstances qui rendraient utile un nouvel appel à vos lumières.

A l'heure présente il me paraît sage de ne rien préjuger à cet égard.

Si tel est aussi votre avis, il restera entendu que le Congrès ne se réunira que sur convocation. (*Marques unanimes d'assentiment.*)

Messieurs, faut-il encore une fois résumer vos travaux, en signaler le but, en faire ressortir la haute portée?

Après les lumineux exposés que vous avez entendus il y a quelques instants, cette tâche semblerait superflue et téméraire.

Quant aux considérations générales, après deux sessions laborieusement et complètement remplies, on peut les regarder aussi comme épuisées.

En affaires ce qu'il y a de plus éloquent, ce sont les faits; les fruits de vos délibérations en sont la meilleure preuve.

Messieurs, je me permets de vous rappeler que nous sommes ici les hôtes de la province de Brabant; nous occupons un local que lui appartient, et, pendant toute une semaine, nous avons reçu une hospitalité aussi confortable que gracieuse.

Je propose à l'assemblée de voter des remerciements bien mérités à M. le président du Conseil provincial et à M. le Gouverneur de la province. (*Applaudissements prolongés.*)

Messieurs, je ne saurais descendre de cette tribune sans dire encore une fois combien je suis et resterai reconnaissant de votre inépuisable bienveillance et sans exprimer le ferme espoir que ni le temps ni les distances ne refroidiront les sympathies qui se sont si heureusement établies entre nous. (*Applaudissements.*)

Personne ne demandant plus la parole, je déclare close la session du Congrès de droit commercial de 1888.

La séance est levée à 5 h. 3/4.

APPENDICE

RÉCEPTION PAR LE ROI.

Le mardi, 2 octobre, les membres du Congrès étaient invités à passer la soirée au Palais de Bruxelles.

Introduits dans l'ancienne salle de bal et rangés en cercle par ordre alphabétique de pays, les divers délégués étrangers et belges furent tous présentés individuellement à S. M. le Roi des Belges par M. le baron Lambermont, ministre d'État et président du Congrès, assisté de M. Carlier, membre de la Chambre des représentants et l'un des secrétaires généraux.

Sa Majesté trouva pour tout le monde les paroles les plus gracieuses et se plut à répéter aux délégués le vif intérêt qu'Elle portait aux importants travaux du Congrès.

Un splendide buffet avait été dressé dans une salle voisine et la musique militaire du Roi se fit entendre pendant la réception.

RÉCEPTION A L'HOTEL DE VILLE.

1er octobre.

DISCOURS DE M. BULS

BOURGMESTRE.

Je salue, au nom de l'Administration communale de Bruxelles, les membres du Congrès international de droit commercial et je leur souhaite la bienvenue dans nos murs.

L'œuvre de paix que poursuit le Congrès doit être éminemment sympathique à un peuple laborieux et pacifique, et la haute compétence des membres du Congrès nous assure qu'il réussira dans sa tâche, qu'il provoquera l'unification et la concordance de toutes les législations commerciales du monde.

J'ai le ferme espoir qu'à une politique commerciale d'isolement et d'égoïsme succédera un régime plus libéral, plus généreux, plus favorable à la prospérité des nations.

Vos travaux ne peuvent manquer de hâter le moment où le soleil radieux de la fraternité brillera sur le monde et où le commerçant et le navigateur trouveront dans tous les pays où les poussera leur esprit d'initiative la même protection que dans leur propre pays.

Puisse donc votre session de 1888 être fructueuse en résultats pratiques, puisse-t-elle amener la solution de quelques-unes des importantes questions soumises à vos délibérations.

Cependant... laissez quelque chose à faire pour l'avenir, n'achevez pas trop vite votre œuvre, afin que nos ayions encore le plaisir de vous revoir parmi nous et de vous serrer cordialement la main, comme je serre celle de votre vénéré président.

RÉCEPTION A LA BOURSE

Mercredi 3 octobre.

DISCOURS DE M. NOULET,

PRÉSIDENT DE LA BOURSE DES MÉTAUX.

Messieurs, le syndicat de la Bourse des métaux et des charbons, représentant l'industrie et le commerce industriel du pays, souhaite la bienvenue aux membres du Congrès international de droit commercial qui lui font l'honneur de visiter ses locaux.

Il salue les hommes distingués qui ont bien voulu accepter de travailler à la réforme et à la simplification des lois régissant les transports maritimes et les instruments de circulation.

Un pays producteur comme le nôtre ne peut voir qu'avec une grande satisfaction confier une aussi délicate mission à des personnalités si éminentes.

Nous ne voulons citer particulièrement aucun de nos hôtes pour respecter la modestie de plusieurs d'entre eux, sur lesquels l'attention pourrait être plus directement appelée.

Nous ne pouvons assez vous répéter combien nous nous estimons heureux de recevoir votre visite, qui marquera dans les annales de notre association.

Avant de terminer, Messieurs, qu'il me soit cependant permis de témoigner à M. le baron Lambermont, votre honorable Président, toute notre reconnaissance pour le zèle et le dévouement qu'il apporte dans la mission qui lui est confiée, relativement à l'examen de la question du transport des charbons. Tous les industriels le remercient bien sincèrement.

DISCOURS DE M. PEEMANS,

PRÉSIDENT DE LA BOURSE DES FONDS PUBLICS.

Messieurs, je viens au nom de la Bourse des Fonds publics vous exprimer la haute et profonde satisfaction que nous éprouvons de l'honneur que vous nous faites.

La Bourse, Messieurs, est, pour ainsi dire, la synthèse des intérêts matériels du pays. C'est, dans le corps économique, un organe où se répercutent avec intensité toutes les impressions que ce corps lui-même peut recevoir; c'est l'organe où se manifestent, avec une sensibilité particulière, tous les faits favorables ou nuisibles à la production et à la circulation de la richesse.

C'est vous dire, Messieurs, avec quelle attention reconnaissante et quelque peu intéressée nous suivons vos savants travaux. Car si nous sommes convaincus que la meilleure des lois est impuissante à créer la richesse, nous savons également que la production de celle-ci est fatalement enrayée par une législation vicieuse.

Messieurs, un autre motif sollicite l'intérêt et l'attention que nous portons à vos travaux.

Il est possible, il est probable même, que dans un avenir plus ou moins éloigné vous aurez à aborder des sujets qui touchent directement à notre profession. Je n'ai pas à insister sur ce point, certain d'avance de votre sollicitude et de la maturité de vos délibérations. Mais je me permettrai cependant de faire remarquer que, si une réforme est à apporter à l'ordre de choses actuel, il faut la demander à l'extension de la liberté et non au système restrictif; que le régime de liberté relative sous lequel nous vivons n'a pas amoindri la Bourse de Bruxelles; que l'accession aux fonctions d'agent de change, possible à tous, n'a pas jeté le trouble ni la perturbation dans les transactions, et enfin qu'il n'y a que des esprits superficiels ou ignorants qui peuvent considérer la Bourse avec une espèce de dédain que ne comportent ni l'importance de son rôle dans les affaires, ni les traditions de probité et de loyauté qui se sont perpétuées chez elle.

Messieurs, nous n'envisageons pas vos travaux au seul point de vue de motifs d'intérêt ou de considérations professionnelles. Nous pensons qu'une réunion comme la vôtre, qui se meut, pour ainsi dire, dans les plus hautes sphères intellectuelles, ne voit point son action circonscrite par les lignes d'un programme tracé d'avance, si vaste, du reste, que soit ce programme; nous croyons que son influence s'étend au delà des sujets techniques qui font l'objet de ses délibérations immédiates. En travaillant à l'élaboration d'un code commercial, vous travaillez, en dernière analyse, à renforcer la notion du droit dont l'essence et l'unité planent au-dessus de la pluralité des codes et de la multiplicité des législations. Vous êtes les ouvriers qui construisez une partie d'un

monument splendide et l'éclat de votre construction partielle rejaillira sur tout l'édifice. Ne peut-on pas dire que l'esprit libéral, au sens économique du mot, qui doit animer toute législation commerciale, réagira d'une façon heureuse sur tout l'ensemble de nos lois. Et si je quitte ces considérations vagues pour chercher un résultat plus tangible à vos efforts, ne puis-je pas dire : le jour où, de vos délibérations futures, sera sortie une législation parfaite sur les associations commerciales, le jour où vous aurez, pour ainsi dire, créé le moule idéal et définitif de la société anonyme, qui peut prédire et limiter ce que cette législation unifiée et admise partout donnera d'essor et d'impulsion à l'esprit d'entreprise?

Messieurs, je n'ai pas à aborder votre programme présent ou futur et je termine. Je finis par l'expression d'idées souvent émises lorsqu'il s'agit de Congrès international, par des paroles que vous aurez, sans doute, déjà entendues, mais que je ne veux pas me dispenser de vous répéter.

Je viens de dire unification de la législation. Et l'unification de la législation commerciale est, en effet, le but final assigné à vos efforts. Mais, si grand que soit ce progrès, ne peut-on pas le considérer seulement comme une première étape et est-il interdit d'entrevoir au delà un horizon plus lumineux encore? A l'unification de la législation commerciale, ne succédera-t-il pas l'unification de toutes les législations, et n'aurez-vous pas travaillé ainsi au rapprochement des nations et à la fraternité des peuples? Un grand mot, Messieurs, que l'abus qu'on en a fait a rendu banal, mais une belle chose! dont ceux qui ont conservé quelque culte de l'idéal ne doivent jamais désespérer.

Messieurs, au cours des rapides paroles que j'ai prononcées, j'ai pu émettre quelque idée qui a choqué votre science juridique. A coup sûr, je ne me suis pas trompé sur la portée et la grandeur de votre mission. C'est, pénétré de cette grandeur que, dans quelques instants, je vous demanderai de boire au Congrès de droit commercial et à la fécondité de ses travaux. Mais vous me permettrez aussi, à cet instant, de disjoindre cette entité spéciale et impersonnelle qui s'appelle Congrès, des éléments qui la composent; de considérer les hommes éminents réunis ici, et d'aller vers eux avec une cordialité respectueuse, avec une sympathie pleine de gratitude, porter leurs santés personnelles.

RÉCEPTION AU TRIBUNAL DE COMMERCE

Jeudi 4 octobre.

DISCOURS DE M. LAMBOTTE, PRÉSIDENT

Messieurs, le tribunal de commerce de Bruxelles est heureux de souhaiter la bienvenue aux membres du Congrès international de droit commercial.

Nous sommes fiers de recevoir, dès leur entrée dans ce Palais, la première visite des jurisconsultes distingués, des personnalités éminentes de tous pays qui constituent ce Congrès.

Le tribunal de commerce, Messieurs, s'associe de cœur à vos travaux; nous, qui sommes en quelque sorte les prêtres de la Loi, nous suivons d'un œil attentif les progrès que vous faites faire aux dogmes que nous professons.

Notre chère patrie est digne de vous recevoir; elle mérite d'être le siège de votre Congrès, foyer fécond auquel les hôtes illustres qui nous entourent apportent, de tous les points du monde, la chaleur de leur conviction, la lumière de leur science, l'ardeur de leur dévouement. La Belgique, Messieurs, professe par dessus tout l'amour et le culte du droit. Elle en a donné une preuve éclatante en édifiant ce monument splendide, dont la masse colossale s'élève dans les nues et dont la grandeur sublime nous pénètre dès que nous avons franchi son seuil.

Nous laissons à d'autres la gloire d'étaler des forteresses et des armées.

La Belgique honore la paix, c'est-à-dire le droit; elle y trouve sa meilleure sauvegarde, sa plus précieuse égide.

Permettez-nous d'espérer, Messieurs, qu'après avoir vu créer par vos soins un code international de Droit commercial, il nous sera donné d'assister à l'éclosion d'un code international des Peuples. Il est consolant de croire qu'un jour naîtra où la fraternité ne sera plus un vain mot; où les différends entre nations seront,

non plus tranchés par la force brutale, mais résolus par le triomphe du droit ! Etrangers, Belges, apôtres ou disciples fervents d'une même cause, fraternisons !

La majesté du temple qui nous abrite ne nous permet pas de fêter votre bienvenue comme nous le souhaitions ; mais nos mains amies se tendent vers vous, nos cœurs battent à l'unisson des vôtres et les mêmes paroles montent à nos lèvres : Courage et persévérance.

BANQUET

6 octobre.

DISCOURS DE M. LE BARON LAMBERMONT.

Messieurs, le moment approche où nos hôtes vont nous quitter : c'est le moment des regrets, c'est aussi celui où l'on songe à ses dettes.

Le Congrès de droit international laisse derrière lui une œuvre qui ne périra point.

On la doit, pour une notable part, au concours et aux lumières de tant d'hommes éminents venus, à notre appel, même des pays les plus éloignés. Ils ont droit à notre reconnaissance, à une reconnaissance égale à leur mérite, et je demande à tous nos compatriotes ici présents et sans distinction de qualité de se joindre à moi dans l'hommage public que je leur rends.

Mais, Messieurs, notre tâche n'est pas finie. Si le terrain est préparé et le grain semé, la récolte reste à faire. Dans cette nouvelle période l'aide de nos collègues étrangers peut encore être utile et même décisive. Que, retournés dans leur patrie, ils restent les ouvriers, les apôtres de notre œuvre commune auprès de l'opinion et des Gouvernements. Cette continuation de leurs efforts je la leur demande; le passé me répond qu'ils ne la refuseront pas, et j'y ai d'autant plus de confiance que le dessert est propice aux résolutions généreuses.

J'ai parlé des Gouvernements. Eux aussi, en bon nombre, nous ont accordé un puissant patronage et nous leur devons un témoignage public de notre respectueuse reconnaissance.

Messieurs, je vous invite donc à lever vos verres et à boire avec moi aux souverains, aux chefs d'État et aux nations qui se sont fait représenter au Congrès de droit commercial.

A leur santé !

DISCOURS DE M. CARATHEODORY.

Monsieur le Président, je suis fier et ému de l'honneur insigne qui m'incombe de répondre, au nom des délégués et citoyens des divers pays qui assistent à ce magnifique banquet, aux paroles si aimables et si gracieuses de Votre Excellence. Fier, si je considère les sentiments d'admiration, de sympathie et de respect dont nous sommes tous animés pour cette noble Belgique qui est en train d'ajouter un nouveau titre à sa réputation, déjà vieille malgré sa jeunesse, d'être toujours sur la brèche dès qu'il s'agit de combattre pour tout ce qui est juste, généreux, propre à cimenter l'union et l'entente entre les nations du monde entier, et pour l'auguste Souverain qui préside, d'une manière aussi éclairée, à ses destinées; justement ému devant mon insuffisance d'interpréter dignement les sentiments qui nous animent au milieu de tant d'illustrations dans le domaine de la politique, de la jurisprudence, du barreau et de l'expérience que donne la pratique quotidienne des affaires, accourus de partout dans un même but, celui de concourir à la réalisation d'une réforme grande et féconde dont les résultats bienfaisants seront incalculables.

Mais si mes paroles manquent d'éloquence, je suis du moins en droit de revendiquer en leur faveur un seul mérite, celui qu'elles partent en droite ligne du cœur et qu'elles constituent un écho sincère des sentiments de vos hôtes reconnaissants et des vœux que nous formons tous pour ce pays et son auguste souverain.

A la santé de Sa Majesté Léopold II, Roi des Belges, et au bonheur constant de son règne, à la santé de Sa Majesté la Reine et de la Famille royale, à la prospérité toujours grandissante de la Belgique !

DISCOURS DE M. NICOLAS.

Messieurs, je suis heureux et fier d'avoir à porter, au nom du Congrès, un toast à la ville de Bruxelles, à la cité vaillante, généreuse et hospitalière, à son passé si glorieux, à son avenir qui vaudra certainement son passé !

Je porte aussi un toast à la Bourse des fonds publics et à la Bourse des métaux et des charbons de Bruxelles qui nous ont reçus avec un empressement et une cordialité dont nous avons été profondément touchés.

Je dois porter encore un toast au Tribunal de commerce de Bruxelles qui nous a fait si courtoisement les honneurs du temple de la loi, à nous les apôtres de la loi universelle !

Et, puisque je parlais de la réception qui a eu lieu au Palais de la Bourse, qu'il me soit permis de rappeler en quels termes éloquents on y a évoqué l'idéal de la fraternité des peuples. Puissent les travaux du Congrès, puisse l'œuvre éminemment pacifique de l'unification des lois entreprise et poursuivie par le Gouvernement belge contribuer puissamment à faire entrer cet idéal dans le domaine des réalités ! C'est dans cette espérance, c'est la main tendue vers cette terre promise, que je vous convie à lever vos verres !



DEUXIÈME PARTIE

SECTION DE DROIT MARITIME

SECTION DE DROIT MARITIME

Séance du 1er octobre 1888.

PRÉSIDENCE DE M. VICTOR JACOBS.

La séance est ouverte à 9 heures. — MM. BONNEVIE ET VAN MEENEN remplissent les fonctions de secrétaires.

M. LE PRÉSIDENT. — A la séance générale d'hier le Congrès a réservé à chaque Section la ratification des nominations des membres du bureau de cette Section.

D'après les propositions faites hier, le bureau de la Section de Droit Maritime se composerait comme suit :

Président : M. VICTOR JACOBS, ministre d'Etat, membre de la Chambre des représentants.

Vice-Présidents : MM. GONSE, conseiller à la Cour de cassation de France, délégué du Gouvernement français; MOLENGRAAFF, professeur à l'Université d'Utrecht, délégué du Gouvernement néerlandais; DE MONTGOMERY, sénateur, délégué du Gouvernement de Finlande ; PLATOU, conseiller à la Cour suprême, délégué du Gouvernement norvégien; ROLIN-JAEQUEMYNS, ancien ministre, secrétaire général de l'Institut de droit international ; SIEVEKING, président de la Cour d'appel hanséatique de Hambourg; ERNEST WENDT, délégué de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens.

Secrétaires : MM. V. BONNEVIE, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles ; A. SCHICKS, avocat à Anvers ; J. VAN DEN BROECK, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles ; M. VAN MEENEN, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.

Je vous propose d'y adjoindre deux secrétaires pris parmi les membres étrangers :

M. AUTRAN, avocat à Marseille et directeur de la Revue internationale de droit maritime et M. RAFFALOVICH, l'un des délégués du Gouvernement russe. M. CONSTANT, qui avait rempli ces fonctions au Congrès d'Anvers, a exprimé le désir de n'en plus être chargé.

L'assemblée ratifie-t-elle ces propositions ? (*Applaudissements unanimes.*)

Le bureau est constitué.

Messieurs, je commence par vous remercier, en mon nom et au nom des autres membres du bureau, de la marque de confiance que vous nous accordez. Je tâcherai de justifier cette confiance en imprimant à vos travaux l'impulsion active que je me suis efforcé d'y donner à Anvers, en 1885. Il a régné, pendant cette laborieuse session d'Anvers, une communauté de sentiments et d'allure entre l'assemblée et son président que, pour ma part, je tâcherai de maintenir au cours de la session actuelle. (*Approbation.*)

J'ai d'abord, Messieurs, à vous faire part des suites données aux vœux émis par la Section de droit maritime pendant la session de 1885.

Vous auriez voulu voir un Congrès d'assureurs se réunir en même temps que notre assemblée, à l'effet de tenter la rédaction d'une police d'assurances maritimes uniforme. Nous avons confié à la Chambre de commerce d'Anvers le soin de donner suite à ce vœu ; elle a fait une enquête minutieuse, elle s'est adressée à la plupart des compagnies d'assurances du monde entier. Elle a réuni un bon nombre d'adhésions ; mais la majorité des compagnies d'assurances a jugé cette tentative irréalisable ou au moins prématurée. Il n'a donc pu être donné satisfaction à votre premier et principal vœu.

Je vous propose de voter des remerciements à la Chambre de commerce d'Anvers qui a bien voulu faire cette enquête et spécialement à sa Commission dont l'un des membres les plus actifs, M. Charles Le Jeune, se trouve parmi nous. (*Applaudissements.*)

Il en sera tenu acte au procès-verbal.

Vous aviez émis un second vœu ayant trait à l'unification des registres de classification des navires de mer.

Huit ou neuf compagnies ont, en divers pays, organisé des registres de classification des navires. La Chambre de commerce d'Anvers, consultée par nous, a jugé toute tentative d'unification inutile. Ces registres sont des entreprises privées ; il y aurait autant de difficulté à réunir ces diverses Compagnies qu'à fusionner l'agence Havas, l'agence Reuter et les différentes autres agences qui procurent les renseignements télégraphiques.

Le Congrès d'Anvers a chargé la Commission d'organisation de préparer les travaux de la session suivante. Nous vous avons

soumis un projet qui pourra servir, si vous en décidez ainsi, de base à nos délibérations.

Nous vous l'avons envoyé avec tous les amendements parvenus à la Commission organisatrice jusqu'à présent.

D'autres amendements ont vu le jour aujourd'hui. Ils seront autographiés et vous seront communiqués en Commissions, si vous décidez la division de la Section en Commissions.

Sous les auspices du Congrès il a été entrepris, depuis 1885, divers travaux de traduction des lois maritimes ou des projets de loi élaborés en divers pays.

J'ai publié, en collaboration avec M. Ouwerx, la traduction de la loi maritime espagnole. Deux autres membres du Congrès, MM. Dumercy et Van Zuylen, avocats à Anvers, viennent de publier une traduction du projet Norvégien. Nous avons reçu de M. de Montgomery la traduction du projet de revision de la loi finlandaise. Enfin il a paru à Bruxelles un traduction du projet portugais qui vient d'être transformé en loi.

M. Ouwerx a fait la traduction de l'exposé des motifs des nombreux amendements formulés par MM. les délégués du ministère de la marine espagnole.

Nous prendrons, si vous le trouvez bon, pour base de nos délibérations le projet de la Commission organisatrice; il n'exclut aucune autre proposition.

Vous vous pénétrerez tous, je pense, de l'esprit qui a guidé la Commission : ne point être esclaves des résolutions prises en 1885, ne s'en écarter qu'après mûr examen.

Il reste beaucoup à faire pour les compléter.

Je vous propose de nous subdiviser en Commissions et de fixer à trois le nombre de ces Commissions.

La 1re serait chargée de l'examen des deux premières séries de résolutions : celles relatives aux conflits de lois, à l'assistance et à l'abordage.

Je vous propose de placer à la tête de cette 1re Commission MM. Lyon-Caen et Sainctelette; nous leur adjoindrions, comme secrétaires, MM. Bonnevie et Schicks.

La 2e Commission serait chargée de l'examen des 3e et 4e séries de résolutions relatives aux navires de mer et à la responsabilité des propriétaires de navires.

Elle serait présidée par MM. Travers Twiss et Vrancken, et aurait pour secrétaires MM. Autran et Vandenbroeck.

La 3e Commission serait chargée de l'examen des 5e et 6e séries de résolutions relatives au contrat d'affrètement et aux avaries communes.

Elle serait présidée de MM. de Martens et Edmond Picard et aurait pour secrétaires MM. Van Meenen et Raffalovich.

M. Edm. Picard. — En 1885, la division des Commissions était différente.

M. le Président. — Les matières étaient différentes aussi.

M. Edm. Picard. — Dans le questionnaire, la quatrième série comprend la question de savoir si le propriétaire du navire peut se libérer de sa responsabilité par une clause du connaissement.

Cette clause tient, de très près, à l'affrètement, objet de la cinquième série.

D'après la division de M. le Président, ce serait la 2e Commission qui serait chargée des questions de propriété de navire et de la question de responsabilité que je viens d'indiquer.

La 3e serait chargée de ce qui est relatif à l'affrètement.

Cette division ne me semble pas logique. Il faudrait que l'affrètement, avec toutes les questions qui s'y rattachent, fût confié à une même Commission.

Peut-être pourrait-on résoudre cette difficulté en engageant les 2e et 3e Commissions à se réunir pour l'examen de la question de responsabilité.

M. le Président. — Deux Commissions seront libres de se réunir quand elles le jugeront utile, mais les questions relatives aux avaries peuvent moins encore être séparées du contrat d'affrètement que celles relatives à la responsabilité des propriétaires de navires; elles forment, au moins dans le Code belge, un des chapitres du titre relatif au louage maritime.

A la rigueur on aurait pu réunir les trois dernières séries entre les mains d'une seule Commission; mais, si l'on avait agi ainsi, on aurait surchargé la 3e Commission.

La question de la responsabilité des propriétaires de navire est si spéciale, si *sui generis*, qu'elle peut être détachée de toutes autres; le Congrès d'Anvers en a fait l'objet d'un débat isolé.

Si la 2e Commission éprouve le besoin d'avoir le concours de la 3e elle demandera la délibération en commun des deux Commissions.

Nous pourrions donc provisoirement maintenir la division que je propose, sauf réunion éventuelle de deux Commissions. (*Adhésion.*)

Reste à déterminer l'ordre de nos travaux.

M. le Ministre de la justice vous l'a dit hier : On attend de nous plus que des discussions théoriques; on attend de nous des décisions qui puissent être présentées à l'approbation des divers Gouvernements.

Nous pouvons espérer aboutir à ce résultat pratique, notamment en matière de conflits de lois.

C'est l'ordre d'idées le plus mûri, le mieux préparé.

Il est désirable que nous soyons saisis en premier lieu de ces questions, de façon à pouvoir leur consacrer le temps nécessaire.

Je suppose qu'il entre dans les vœux de l'assemblée d'aborder dès demain, en séance plénière, les questions relatives aux conflits de lois.

La première Commission examinerait ces questions en première ligne dès aujourd'hui et pourrait faire rapport, au début de la séance de demain, sur quelques-unes des résolutions proposées.

Ses projets de résolutions seraient autographiés aujourd'hui même; autant que possible on distribuera à domicile les propositions des Commissions dans la soirée du jour où elles auront été adoptées.

Le second objet de nos débats comprendrait les questions relatives aux navires de mer; ces questions ont été négligées au Congrès d'Anvers, elles sont neuves pour nous; elles ont, me paraît-il, le droit de reprendre le rang qui leur est dû. Comme le faisait observer à Anvers M. Lyon-Caen, la base de toutes les législations maritimes est la définition du navire de mer.

Nous prierons donc la seconde Commission de commencer ses travaux par les résolutions relatives aux navires, de façon que, dès après demain, nous puissions en aborder l'examen en séance générale.

N'allons pas plus loin pour le moment dans la détermination de nos travaux; la suite dépendra du degré d'avancement des trois Commissions.

Ces grandes lignes étant tracées, je vous propose, messieurs, de délibérer séance tenante, avant de nous séparer pour nous rendre en Commissions, sur une proposition préalable que soulève M. Lyon-Caen et dont la solution est de nature à guider le travail en Commissions.

Convient-il de réserver la forme conventionnelle aux résolutions relatives aux conflits de lois et de donner la forme de

législation-type à la seconde et à la troisième séries de résolutions aussi bien qu'aux trois dernières ?

Je donne la parole à M. Lyon-Caen pour développer sa proposition.

M. LYON-CAEN. — Avant de prendre la parole sur ce point, je vous demanderai la permission de déposer sur le bureau un certain nombre de documents que M. Rolin-Jaequemyns m'a remis à cet effet. Ce sont les rapports et les résolutions de l'Institut de droit international relatifs aux conflits de lois en matière d'arbitrage maritime et aux règles qui devront constituer la législation en cette matière.

M. LE PRÉSIDENT. — Ces documents resteront déposés sur le bureau pendant nos débats.

Nous en remercions MM. Rolin-Jaequemyns et Lyon-Caen.

M. LYON-CAEN. — Comme notre très honoré président du Congrès avait l'occasion de le dire hier, pour atteindre le but que nous nous proposons il y a deux choses à faire : d'abord déterminer les règles que nous désirons voir adopter par toutes les nations. Une fois ces règles bien tracées, il y aura à rechercher le moyen de les leur faire adopter. En attendant il faut trancher les conflits des législations.

Dans le projet qui nous est présenté par la Commission organisatrice belge, nous trouvons — division conforme aux résolutions du Congrès d'Anvers — d'abord des règles que nous désirons voir adopter par tous les États ; ensuite l'indication des moyens qui, suivant nous, au point de vue pratique, paraissent les meilleurs pour faire passer ces règles dans les législations de tous les pays.

Voici ce que je lis dans le projet, en tête de la partie qui concerne les conflits de lois : « *Le Congrès estime que le moyen le plus propre à vider les conflits de lois maritimes consiste dans l'adoption de conventions internationales ainsi conçues* »...

Dans la partie du projet qui traite, non plus de conflits de lois, mais des règles qui devraient constituer, suivant nous, la législation uniforme, je lis également, en tête du paragraphe : « *Le Congrès estime que l'unification des lois relatives aux abordages et à l'assistance doit être poursuivie par la négociation de conventions internationales conclues sur les bases suivantes...* »

Il me semble qu'il y a une distinction à faire que la Commission d'organisation n'a pas faite, à tort suivant moi.

Je conçois très bien que nous émettions le vœu que des conven-

tions interviennent, entre les nations, pour régler les conflits de lois maritimes, que nous disions que la conclusion de conventions est la meilleure manière de résoudre les conflits de lois du droit maritime; mais je comprends moins l'idée de la Commission belge lorsqu'il s'agit d'une législation uniforme à adopter par tous les Etats. Je ne comprends pas comment des États indépendants s'engageront, par une convention internationale, à accepter certaine législation intérieure.

Il me semble y avoir là quelque chose de contraire à nos idées, à nos habitudes, de contraire peut-être à l'indépendance des Etats. Je crois qu'il est essentiel que chaque Etat soit libre d'adopter comme législation intérieure telle loi que bon lui semble. Maintenant il est évident que, dans l'intérêt des relations commerciales et maritimes, il est à désirer que les différentes législations se rapprochent le plus possible l'une de l'autre, qu'elles se confondent presque. Mais il ne me semble pas pratique d'émettre cette idée que la meilleure manière d'y arriver serait la conclusion, entre les Etats, de conventions en vertu desquelles ils s'engageraient à adopter telle ou telle législation déterminée.

Il y aurait là, pour tous les Etats contractants, de graves inconvénients, entres autres celui de lier quelque peu les mains au Gouvernement belge qui nous semble si bien disposé à notre égard.

Il est utile, en ce qui concerne cette question de l'uniformité des lois, de laisser au Gouvernement belge la plus entière liberté de déterminer quel est le moyen le meilleur d'arriver à un résultat pratique.

Ce Gouvernement aura à voir si, en ce qui concerne l'uniformité des lois, il ne devra pas se borner à soumettre un projet à tous les Gouvernements et à leur demander de tâcher d'en faire pénétrer les idées dans la législation de leur pays.

Il s'agit, dans les observations que je viens de présenter, d'une question d'ordre général et c'est pourquoi M. le Président a voulu qu'elle fût posée au début de nos travaux.

M. Rolin-Jaequemyns. — Je suis de l'avis de M. Lyon-Caen, sauf en un point sur lequel je me sépare de lui.

M. Lyon-Caen fait remarquer qu'il y a une distinction à faire entre ce qui doit se passer pour amener une entente dans la question des conflits de lois et ce qui doit se passer pour amener une certaine uniformité législative sur quelques points du droit

maritime et commercial, en général. Je ne voudrais pas aller jusqu'à exclure la possibilité d'une entente entre les gouvernements pour arriver à l'uniformité législative sur certains points.

D'après moi, il y aurait à réserver ce point, mais en indiquant en même temps la possibilité d'une entente. Nous avons, dans l'histoire du droit, quelques précédents qui peuvent ne pas faire considérer comme impossible une entente, même sur un ordre de législation très étendu. Bien avant que la confédération de l'Allemagne du Nord existât, le Code de commerce allemand a été fait et 30 ou 32 États, indépendants législativement les uns des autres, ont adopté successivement le Code de commerce arrêté dès 1850.

Il en a été de même du règlement sur la lettre de change qui remonte, je crois, à 1847 ou 1848.

Nous avons eu récemment un traité international qui vient d'être ratifié à Berne et qui sanctionne non seulement le règlement des conflits de lois mais de véritables principes de législation intérieure sur lesquels des Etats se sont entendus.

Je proposerai donc de ne pas supprimer purement et simplement le premier paragraphe du chapitre 2, mais de dire :

« Le Congrès estime que les règles suivantes pourront servir de base à une législation uniforme en matière d'abordage et d'assistance maritime. »

Nous n'excluons rien. Nous n'excluons pas la possibilité d'une entente qui devrait être ratifiée par les pouvoirs législatifs. Cela a été fait non seulement pour les États de la Confédération germanique, mais même pour les États autrichiens qui ne faisaient pas partie de la Confédération.

M. Lyon-Caen. — Je n'ai pas d'objections à faire à la formule de M. Rolin-Jaequemyns qui ne compromet rien, mais je n'admets pas aussi bien l'exemple de l'Allemagne.

Nous avons ici l'honneur d'avoir des collègues allemands. Ils pourront dire qu'il n'était intervenu, entre les différents Etats de l'Allemagne, aucune convention préalablement obligatoire.

Le Code de commerce allemand a été successivement soumis au parlement de chaque Etat qui a été à même d'y apporter des modifications.

Avant la Constitution de l'Empire d'Allemagne il y avait bien la loi allemande en vigueur partout, mais il y avait de petites différences. Je trouve, au contraire, que l'exemple de l'Allemagne

viendrait à l'appui de mon idée. Sans aucune convention préalable, sans aucun engagement, chaque Etat restant libre de le modifier, l'Allemagne est arrivée, avant d'avoir obtenu l'unité politique, à obtenir l'unité commerciale. Cela peut nous donner de grandes espérances, mais cela est de nature à montrer qu'une convention entre les Etats, pour l'adoption d'une législation intérieure uniforme, est très difficile à atteindre.

M. LE PRÉSIDENT. — Les observations échangées sont fort justes. Nous n'entendons exclure, pour les six séries de résolutions dont nous nous occupons ici, ni les conventions diplomatiques, ni l'unité de la façon réalisée en Allemagne.

Mais les trois premières séries de résolutions sont conçues dans une forme qui convient si l'on adopte le mode conventionnel, et qui doit être modifiée si l'on veut formuler une législation-type ; c'est l'opposé pour les trois dernières séries. On est d'accord que la forme conventionnelle est indispensable pour la première série, relative aux conflits de lois ; on ne l'est plus en ce qui concerne les navires de mer d'une part, l'abordage et l'assistance d'autre part.

La Commission organisatrice avait surtout étendu la forme conventionnelle à ces deux séries, à raison du changement de nationalité des navires de mer et du règlement de la compétence en matière d'abordage.

Je crois qu'il est prématuré de songer dès aujourd'hui à régler ces points par des conventions internationales et que, tout en réservant l'avenir, nous pouvons nous borner à esquisser un projet de législation-type.

On pourra réserver dans le préambule, si on le juge utile, l'idée de conventions conclues sur la base d'une législation-type ; ce que nous vous demandons aujourd'hui ce n'est pas d'arrêter des textes, c'est de donner une direction aux Commissions qui vont s'occuper des 2e et 3e séries de résolutions et de leur dire : présentez-nous des textes formulés en vue de conventions à conclure, ou bien : esquissez une législation-type, indépendamment de toute convention.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS. — Je demande que M. le président mette aux voix mon amendement.

Je propose de remplacer le premier paragraphe du chapitre Ier par ces mots :

« *Le Congrès estime qu'il y a lieu d'adopter, par voie d'entente*

internationale, pour la solution des conflits de lois en matière de droit maritime privé, les règles suivantes... »

J'ajoute les mots *droit maritime privé* parce que nous nous occupons de droit maritime *privé* et non *public*.

M. le Président. — Nous n'avons pas, en ce moment, à voter des textes. Il faut que les Commissions fassent préalablement rapport.

Nous avons à décider, indépendamment de toute formule, une question de principe : faut-il que, dans leur travail, les Commissions donnent la forme conventionnelle aux trois premières séries de résolutions, ainsi que l'a fait la Commission organisatrice dans son projet, ou faut-il réserver cette forme à la première série, aux conflits de lois, comme le propose M. Lyon-Caen ?

Je me rallie, pour ma part, à ce sentiment et je crois que la Commission belge n'insiste pas en sens opposé. L'idée développée par M. Lyon-Caen servira donc de base aux travaux des Commissions.

— Adhésion.

M. le Président. — Les Commissions vont donc se mettre à l'œuvre dans l'ordre d'idées indiqué.

Un Membre. — L'idée de la législation-type?

M. le Président. — Oui, pour les séries de résolutions 2 à 6 les Commissions formuleront une législation-type; mais cette législation-type pourra servir de base à des conventions *internationales*, comme l'a indiqué M. Rolin-Jaequemyns, aussi bien qu'à la confection de législations isolées.

— La séance est levée à 10 1/4 heures.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Séance du 2 octobre 1888.

PRÉSIDENCE DE M. VICTOR JACOBS.

La séance est ouverte à 9 h. 1/4.

MM. BONNEVIE et RAFFALOVICH remplissent les fonctions de secrétaires.

M. LE PRÉSIDENT. — Avant de commencer la discussion des rapports de Commissions, je crois inutile de vous rappeler les dispositions du règlement ; vous les connaissez tous.

Le premier objet à l'ordre du jour est la discussion des résolutions concernant les conflits de lois, proposées par la première Commission.

PROJET DE LA COMMISSION BELGE.

I.

Résolutions proposées quant aux conflits des lois maritimes.

Préambule.

Le Congrès estime que le moyen le plus propre à vider les principaux conflits des lois maritimes consiste dans l'adoption de conventions internationales ainsi conçues :

Les navires de chacun des pays contractants se verront appliquer, par les tribunaux des dits pays, les règles suivantes :

DISCUSSION EN COMMISSION.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS propose et la Commission adopte, pour le premier alinéa du préambule, la rédaction suivante :

« Le Congrès estime qu'il y a lieu d'adopter, par voie d'entente internationale, pour la solution des conflits de lois en matière de droit maritime privé, les règles suivantes. »

MM. SIEVEKING et CLUNET proposent de fondre le second alinéa du préambule avec le premier, tel qu'il vient d'être modifié, en ajoutant à cet alinéa les mots suivants : « que les navires de chacun des pays contractants se verront appliquer par leurs tribunaux. »

Ils sont d'avis que les Etats contractants ne doivent pas être tenus d'appliquer aux tiers les règles dont ils sont convenus entre eux.

M. LEBANO est de cet avis.

M. JACOBS dit que les États contractants n'auraient plus d'intérêt à se lier si la convention s'appliquait aux tiers.

La Commission adopte les propositions de MM. ROLIN-JAEQUEMYNS, SIEVEKING et CLUNET.

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

M. LYON-CAEN. — Comme M. le Président l'a constaté hier, la première Commission, dont j'ai l'honneur d'être rapporteur, a à s'occuper de deux objets bien différents.

Elle a à s'occuper d'abord des conflits de lois maritimes; puis, au point de vue de la législation uniforme, elle a à recommander, à l'adoption de tous les États, les solutions relatives à l'abordage et à l'assistance maritime.

Elle a décidé hier de s'occuper tout d'abord des conflits de lois et de réserver, pour un jour ultérieur, ce qui concerne les règles uniformes sur les abordages et l'assistance maritime.

En conséquence, la première Commission s'est occupée hier des propositions à vous faire sur les conflits de lois en matière maritime.

Toutes les personnes présentes sont au courant des résolutions votées au Congrès d'Anvers, qu'elles y aient participé ou qu'elles en aient lu le compte rendu. Aussi serai-je aussi bref que possible.

Le Congrès d'Anvers, en matière de conflits de lois maritimes, a été d'avis d'admettre, autant que possible, l'application de la loi du pavillon auquel le navire appartient, en quelque lieu que ce navire se trouve.

On a pensé, à Anvers, qu'il y avait là un principe simple, de nature à éviter beaucoup de difficultés et qui, en ce qui concerne l'hypothèque et les privilèges maritimes, pouvait contribuer beaucoup aux progrès de la marine marchande.

Ce principe n'a pas été attaqué dans le sein de la Commission. Il a été reconnu, avec plus d'ensemble peut-être qu'à Anvers, qu'il est à souhaiter que des conventions internationales admettent le principe de la loi du pavillon. Il a, du reste, été constaté, dans un échange d'observations, que ce principe, sans être reconnu partout, tendait, depuis notre dernière réunion à Anvers, à être admis de plus en plus par les tribunaux.

Si l'assemblée le veut bien et si M. le Président le trouve bon,

au lieu de vous présenter, dès maintenant, un rapport sur chacune des propositions, je scinderai mon rapport et vous donnerai des explications sur chaque proposition à mesure qu'elle sera soumise à votre discussion.

Je dois cependant ajouter quelques observations générales.

La Commission avait le pouvoir, M. le Président le reconnaissait hier, d'apporter des modifications au projet d'Anvers dans la forme et le fond.

Au point de vue du fond, elles sont très peu nombreuses. Les principaux amendements les plus importants ont été écartés. Sauf quelques modifications secondaires, les changements apportés aux résolutions d'Anvers sont des changements de forme, car il nous a semblé que la rédaction pouvait être plus précise et plus nette.

Il y a aussi quelques modifications de fond sur lesquels je pourrai vous donner des explications.

Le projet s'ouvre par un préliminaire qui est emprunté en partie à celui que proposait la Commission d'organisation : « Le Congrès » estime qu'il y a lieu d'adopter par voie d'entente interna- » tionale, pour la solution des conflits de lois en matière de droit » maritime privé, les règles suivantes que les navires de chacun » des pays contractants se verront appliquer par leurs tribunaux ».

Au sein de la Commission la question suivante a été posée :

Si deux Etats concluent entre eux la convention que nous proposons sur les conflits de lois, voulons-nous que ces deux États s'engagent réciproquement à appliquer les règles que nous posons, non seulement à leurs propres navires mais encore aux navires d'un État tiers, d'un État non contractant?

Sans qu'il y ait eu de contradiction sérieuse dans le sein de la Commission, nous avons admis — cela résulte de la formule — que nous demandons seulement que les États contractants s'engagent à appliquer les règles que nous posons à leurs navires et non pas aux navires des États tiers. Il nous a semblé insolite que deux États contractants s'engageassent à appliquer certaines règles à un État qui n'a pas contracté avec eux.

Si M. le Président le veut bien, on pourrait peut-être passer à la discussion de ce préambule.

M. le Président. — C'est ce que je comptais proposer.

L'unanimité qui s'est produite sur l'application, dans certains cas, du principe de la loi du pavillon me donne la conviction qu'il n'y aura pas longue discussion; le désaccord ne porte que sur la

détermination des cas dans lesquels il y a lieu d'appliquer la loi du pavillon.

Je mets en discussion le préambule dont il vient d'être donné lecture par M. Lyon-Caen et vous soumets une variante de rédaction. Les mots « ... par leurs tribunaux... » pourraient créer une équivoque. On pourrait dire : « ... par les tribunaux de chacun de ces pays... »

M. Clunet. — Quelques-uns d'entre nous estiment qu'on pourrait rédiger la fin de ce premier paragraphe de la façon suivante :

« ... Les règles suivantes, qui seront appliquées aux navires de chacun des pays contractants. »

M. le Président. — Je crois, en effet, cette rédaction préférable. Je mets aux voix la rédaction de M. Clunet.

— Elle est adoptée à l'unanimité. — Le préambule est donc formulé comme suit :

Le Congrès estime qu'il y a lieu d'adopter, par voie d'entente internationale, pour la solution des conflits de lois en matière de droit maritime privé, les règles suivantes, qui seront appliquées aux navires de chacun des pays contractants.

M. le Président. — Nous allons passer en revue les cas d'application de la loi du pavillon.

Dans l'examen de ces propositions, quand une solution se présentera avec la double autorité du Congrès d'Anvers et de l'examen préalable de la Commission au nom de laquelle il nous est fait rapport, nous pourrons nous montrer relativement sobres dans la discussion. En cas de désaccord, les débats pourront s'étendre davantage.

Article 1er.

La loi du pavillon régira les contestations relatives à la propriété des navires, aux hypothèques, nantissements, emprunts à la grosse, privilèges et autres droits réels sur les navires.

Article 2.

Elle régira les contestations que se produiront entre les copropriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et l'équipage.

Article 3.

La loi du pavillon servira à déterminer :

a) L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage ;

b) Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer, quant à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces opérations ;

c) Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires ;

d) Les indemnités dues par le navire à raison d'une collision en mer. Néanmoins, dans ce cas, l'indemnité ne pourra dépasser ce que le navire abordé serait en droit de réclamer, d'après la loi de son pavillon.

Discussion en commission.

Article 1er.

M. Rolin-Jaequemyns pense que le terme « contestations » est trop général ; il comprend les questions de capacité et de procédure qui ne peuvent être régies par la loi du pavillon.

Il propose de dire : « La loi du pavillon servira à déterminer... » et d'énumérer ensuite les contestations qui seront régies par cette loi.

M. Guillery émet le même avis.

M. le Président prie M. Rolin-Jaequemyns de présenter, au cours de la séance, une rédaction de l'art. 1er dans le sens des observations présentées.

Article 2.

M. Guillery propose la rédaction suivante : « Elle régira les rapports » entre copropriétaires, etc.... » ; le terme « contestation » suppose qu'il y a procès et il peut y avoir conflit de lois à l'occasion d'un règlement de rapports sans qu'il y ait procès.

M. Clunet est d'avis qu'il faut conserver le mot « contestation » mais en ajoutant « et les rapports » : les rapports existent antérieurement aux contestations et indépendamment des contestations ; les contestations sont les prétentions respectives des parties.

M. Lyon-Caen préfère la rédaction proposée par M. Guillery, celle de la Commission pouvant s'appliquer aussi aux lois de procédure.

M. Aunon y Villalon croit que le conflit ne se présentera pas en dehors d'une contestation.

M. le Président met aux voix la proposition modifiant l'art. 2 comme suit : « Elle régira les rapports entre les copropriétaires d'un navire, entre » le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et » l'équipage. »

Cette proposition est adoptée.

Article 3.

« La loi du pavillon servira à déterminer :

» *a*) L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison » des actes du capitaine ou des gens de l'équipage ; »

Adopté.

« *b*) Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du » navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, » sauf à se conformer, quant à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, » soit à la loi du port où s'accomplissent ces opérations ;

Adopté.

« *c*) Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en » mer à d'autres navires ; »

M. Clunet rappelle qu'au Congrès d'Anvers il a été entendu que l'expression « en mer » comprend la mer territoriale aussi bien que la pleine mer.

M. Rolin-Jaequemyns croit qu'ainsi entendue la rédaction est trop générale ; on obtiendra difficilement des gouvernements étrangers que la loi du pavillon régisse les indemnités dues aux navires à raison de l'assistance prêtée dans la mer territoriale ; il propose de revenir sur ce qui a été décidé au Congrès d'Anvers et de dire : « en pleine mer ».

M. Jacobs rappelle que cette question a fait, au Congrès d'Anvers, l'objet d'un important débat. Les délégués anglais ont déclaré que l'Angleterre n'admettait jamais que les contestations nées en mer, près ou loin des côtes, entre deux navires anglais, fussent jugées d'après les lois des eaux territoriales. La rédaction adoptée est une concession faite à l'Angleterre. Au surplus, il y a un inconvénient à adopter des règles différentes suivant que l'assistance a été prêtée en pleine mer ou dans les eaux territoriales. On n'est pas d'accord en effet sur l'étendue de la mer territoriale.

M. Rolin-Jaequemyns fait remarquer que les anglais ne paraissent pas fondés à demander l'application de la loi du pavillon, quand la contestation existe entre navires de nationatités différentes.

M. Jacobs répond que, lorsque les navires sont de nationalités différentes, les anglais tiennent dans une moindre mesure à la rédaction adoptée à Anvers, mais y tiennent encore. On ne doit pas, dans cette question, tenir compte seulement du navire : outre le navire, il y a la cargaison qui peut être anglaise, quoique le navire soit de nationalité étrangère. Les intérêts anglais peuvent donc se trouver engagés même dans ce dernier cas.

M. Clunet fait remarquer que, dans la pratique, les anglais ont un

intérêt tout spécial au système qu'ils défendent, les navires anglais étant les plus nombreux.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix la proposition de la commission.

Elle est adoptée.

« d) Les indemnités dues par le navire à raison d'une collision en » mer ».

Amendement des délégués espagnols :

« a) Les indemnités dues par le navire à raison d'une collision en mer, » si aucune faute n'est établie ;

» b) Les indemnités dues au navire à raison d'une collision fautive en » mer. »

Amendement de M. Jacobs :

« Les obligations du navire en cas de collision en mer et les indemnités dues à raison de cette collision. »

M. CLUNET demande qu'on décide la loi à appliquer quand la loi du pavillon des navires engagés dans une collision est différente.

Il pense que ce doit être la loi du tribunal saisi.

M. WENDT est du même avis.

M. JACOBS dit que ce serait laisser au choix de l'intéressé la loi à appliquer. Il faut suivre la règle du droit civil en matière d'obligation : dans le doute il faut favoriser le débiteur. C'est au créancier à faire la preuve de sa créance.

Le débiteur n'est en faute que s'il a transgressé la loi de son pavillon et dans la mesure où il l'a transgressée : le créancier n'est créancier que dans la mesure où le débiteur est débiteur.

M. CLUNET fait observer que M. Jacobs ne résout pas la question puisqu'on ne sait, au début du procès, qui sera créancier.

M. SIEVEKING se rallie aux observations de M. Jacobs. Dans le système de M. Clunet, la responsabilité des navires sera appréciée d'après une loi qu'ils ne connaissent pas au moment de l'accident.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS est du même avis. Il propose la rédaction suivante : « Si le navire doit indemnité à raison d'une collision en mer et » dans quelle mesure cette indemnité doit être supportée. »

M. GUILLERY est de l'avis de M. Clunet : le juge doit, dès le début du procès, savoir quelle loi il doit appliquer.

Il faut qu'un fait matériel, extérieur, le lui indique.

M. LYON-CAEN pense que, dans le système de la Commission, l'inconvénient, signalé par M. Guillery, n'est pas à craindre puisque la nationalité des navires est connue.

La proposition de M. Clunet n'est pas adoptée.

La Commission adopte l'amendement de M. Jacobs.

« Néanmoins, dans ce cas, l'indemnité ne pourra dépasser ce que » le navire abordé serait en droit de réclamer d'après la loi de son » pavillon. »

Amendement de M. Jacobs. « Néanmoins les personnes qui se trouvent » à bord d'un navire engagé dans la collision, les propriétaires du corps » et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement ni des

» indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer » d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires, » dans le cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités » n'en sont pas solidairement tenus. »

M. Jacobs développe le motif de son amendement. Il est juste d'appliquer le principe de la Commission non seulement au navire mais encore à la cargaison et aux passagers.

Il en est de même pour la solidarité. C'est toujours la même règle : la loi la plus favorable au débiteur sera appliquée.

M. Sieveking pense qu'il ne faut pas appliquer à la cargaison la loi du navire où elle se trouve, la désignation du navire étant souvent due au hasard.

Il propose l'amendement suivant :

« Néanmoins l'indemnité, en tant qu'elle est réclamée par le navire » créancier, ne pourra dépasser ce que ce navire serait en droit de réclamer d'après la loi de son pavillon. Cette restriction ne s'applique pas aux » indemnités dues aux propriétaires de la cargaison ni aux personnes qui » se trouvent à bord. »

M. Jacobs dit que la loi du pavillon disparaîtrait si elle ne s'appliquait pas à l'ensemble couvert par le pavillon. Il peut y avoir à bord des marchandises appartenant à dix chargeurs différents; on ne peut appliquer dix lois différentes. Nous voulons, par la loi du pavillon, arriver à l'unité. On restreint le droit du créancier dans la mesure de la loi du navire qu'il a choisi pour y mettre son chargement.

M. Rolin-Jaequemyns propose la rédaction présentée par M. Lyon-Caen au Congrès de Lausanne : « Toutefois le demandeur ne peut faire une » réclamation qui ne serait pas justifiée d'après la loi de son pavillon. »

M. Martin se rallie aux observations de M. Sieveking.

M. Lyon-Caen pense qu'on pourrait restreindre l'application de la loi du pavillon dans les termes indiqués par M. Sieveking; nous n'avons chance de faire accepter cette loi qu'en ne l'étendant pas trop : son application au chargement et aux personnes est chose considérable.

M. Clunet se rallie à l'amendement de M. Jacobs.

M. Aunon y Villalon développe l'amendement des délégués espagnols. Il n'admet la restriction de l'indemnité que dans le cas d'abordage douteux.

L'amendement des délégués espagnols est mis aux voix. — Il n'est pas adopté.

L'amendement de M. Sieveking est mis aux voix. — Il n'est pas adopté.

L'amendement de M. Jacobs est mis aux voix. — Il est adopté.

MM. Rolin-Jaequemyns et Jacobs proposent de fondre en un seul article les art. 1, 2 et 3, indiquant les divers cas où la loi du pavillon est applicable et de dire :

Art. 1er. — *La loi du pavillon servira à déterminer :*

1° *Les droits réels dont le navire est susceptible ;*

2° *Les formalités à remplir pour l'acquisition ou la transmission de ces droits ;*

3° *Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite ;*

4° *Les créances privilégiées sur le navire et leur rang ;*

5° *Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et l'équipage ;*

6° *L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage ;*

7° *Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer, quant à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces opérations ;*

8° *Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires ;*

9° *Les obligations du navire en cas d'abordage en mer et les indemnités dues à raison de cet abordage. Néanmoins, les personnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abordage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement ni des indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires, dans le cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités n'en sont pas solidairement tenus.*

M. LE PRÉSIDENT met aux voix successivement les divers paragraphes de l'article ainsi rédigé :

§ 1°. — Adopté.

§ 2°. — M. SIEVEKING trouve une contradiction entre le 2° et le 7°.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS dit qu'il n'y a pas de contradiction, le 7° s'occupant seulement des besoins pressants du navire.

M. LYON-CAEN propose d'ajouter au 2° ces mots « *sauf ce qui est dit au* § 7° *ci-dessous.* »

Cette proposition est mise aux voix et adoptée.

Les §§ 3°, 4°, 6°, 7°, 8°, 9°, sont successivement mis aux voix et adoptés.

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

M. LYON-CAEN. — L'art. 1er est un des plus importants de notre projet par les solutions qu'il contient et aussi par sa longueur. Il ne comprend pas moins de neuf numéros. Le projet de la Commission d'organisation contient trois articles destinés à déterminer à quels conflits de lois s'applique la loi du pavillon. Nous avons jugé plus simple de grouper, dans un article unique, tous les conflits de lois auxquels nous souhaitons que la loi du pavillon soit appliquée. Cela permettra d'embrasser plus facilement, d'un coup d'œil, dans quelle mesure nous en désirons l'application aux conflits de lois.

Sur le premier numéro de l'énumération il n'y a pas d'explications à donner.

Ce 1° a surtout une grande importance en ce qui concerne l'hypothèque maritime. S'il y a beaucoup de pays en Europe qui admettent l'hypothèque maritime, il en est encore qui ne l'admettent pas. Quand un navire, qui, d'après la loi nationale, est susceptible d'hypothèque, a été hypothéqué, le droit du créancier hypothécaire doit pouvoir s'exercer même lorsque ce navire est vendu dans les eaux d'un pays qui n'admet pas l'hypothèque maritime.

Cette disposition a été adoptée au Congrès d'Anvers. Elle se recommande parce qu'elle favorise le crédit maritime.

M. le Président. — Je consulte l'assemblée sur la question de savoir si c'est sur le projet de la Commission d'organisation, ou sur celui de votre première Commission que s'établit la discussion.

Les membres de la Commission d'organisation qui ont pris part aux débats de votre première Commission se sont ralliés à la forme qui vous est proposée par celle-ci.

Ils ont cru qu'il vaut mieux renfermer l'énumération dans un seul article.

L'assemblée décide que la discussion s'établira sur le projet de la première Commission.

Article 1er. « La loi du pavillon servira à déterminer :

» 1° Les droits réels dont le navire est susceptible. »

— Adopté à l'unanimité.

» 2° Les formalités à remplir pour l'acquisition ou la trans-
» mission de ces droits, sauf ce qui est dit au § 7° ci-dessous.

» 7° Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pres-
» sants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt
» à la grosse, sauf à se conformer, quant à la forme des actes,
» soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent
» ces opérations. »

M. Lyon-Caen. — Je demande à donner quelques explications sur les mots qui terminent le 2° de l'art. 1er.

Quand il s'agira de savoir si les formalités de publicité voulues pour la transmission de la propriété du navire ou pour la constitution de l'hypothèque ont été bien remplies, on se réfèrera exclusivement à la loi du pays auquel le navire appartient.

Mais on ajoute : *sauf ce qui est dit au § 7° ci-dessous.*

Dans le § 7° il est dit que, quand un capitaine veut hypothéquer

le navire où quand il veut emprunter à la grosse sur son bâtiment, il doit, au point de vue des formalités qu'il a à remplir, se conformer soit à la loi de son pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces opérations.

C'est donc une exception que nous apportons à la règle du 2° de l'art. 1er.

M. LE PRÉSIDENT. — L'assemblée est-elle d'avis de joindre la discussion des §§ 2° et 7° ? (*Adhésion.*)

M. AUTRAN. — A raison de l'exception indiquée par renvoi au § 7°, on devrait préciser un point dans le § 2°. Je veux parler des formes à suivre en cas de vente forcée du navire en cours de voyage.

Il serait bien rigoureux d'obliger le créancier poursuivant à se conformer, pour la transmission de la propriété, à des règles législatives qu'il ne connaît pas.

On pourrait dire que, dans ce cas, la propriété sera régulièrement transmise conformément aux règles du lieu où la procédure en expropriation sera suivie.

M. OLIVER Y ESTELLER. — J'admets parfaitement la rédaction, mais elle me paraît présenter deux lacunes.

D'abord elle ne parle que des formalités d'acquisition ; elle devrait mentionner aussi les modes d'acquisition. Ensuite elle ne dit rien de l'extinction des droits réels.

Je propose donc de modifier le § 2° de cette manière :

« ...Les modes et les formalités à remplir pour l'acquisition, la » transmission ou l'extinction de ces droits. »

M. DANJON. — De la combinaison des § 2° et 7°, il résulte que les formalités à remplir pour l'acquisition d'un droit réel sur le navire sont déterminées par la loi du pavillon.

Par conséquent, c'est dans le pays du navire, c'est au port d'attache que les formalités régulièrement s'accomplissent ; c'est là que le navire aura en quelque sorte son acte d'état civil. Quand on se trouvera dans le cas d'exception du § 7°, il y aura une lacune dans les registres de l'état civil du navire et je me demande si on ne pourrait pas compléter ce § en disant que, des droits réels ayant été créés sur le navire en cours de voyage et avec les formalités du pays dans lequel le navire se trouve en ce moment, il y aura, au retour du navire dans son pays d'origine, des formalités à remplir pour régulariser la situation et compléter les registres du port d'attache.

D'après le droit civil français, quand des français se marient à l'étranger, ils doivent, à leur retour en France, régulariser leur état civil.

M. LE PRÉSIDENT. — Cette question soulève celle de savoir si la restriction relative à la forme des actes se rapporte aux formalités substantielles, intrinsèques des actes, ou seulement à leur forme extrinsèque.

N'est-ce pas dans ce dernier sens que la restriction doit être entendue ?

M. LYON-CAEN. — Supposons qu'un capitaine, dans un pays où cela est possible, en cours de voyage, pour satisfaire à des besoins urgents, veuille emprunter à la grosse ou hypothéquer son bâtiment. Généralement il lui faut pour cela l'autorisation du consul. Il y a bien là une condition de forme. On peut qualifier ainsi l'autorisation du consul.

Or, nous avons voulu, je le crois, viser surtout les formalités préalables à l'emprunt à la grosse ou à la constitution de l'hypothèque et nous disons au capitaine : ces formalités préalables, vous pourrez les remplir soit conformément à la loi du pays de votre navire, soit conformément à la loi du pays dans lequel vous voulez faire votre opération.

Mais il y a encore les formalités de publicité nécessaires pour que le droit constitué soit connu des tiers. C'est à celle-là que paraît s'appliquer l'observation de M. Danjon.

Voilà un pays dans lequel il est admis que l'hypothèque maritime peut être constituée par le capitaine, en cours de voyage, sous certaines conditions. Mais les hypothèques maritimes sont soumises à une certaine publicité. Elles doivent être inscrites sur certains registres.

Évidemment nous ne pouvons pas dire que, quand le capitaine aura constitué une hypothèque en cours de voyage sur un navire, il sera dispensé de rendre l'hypothèque publique, si la loi du pays, dans lequel il la constitue, n'exige pas que cette formalité soit remplie.

Je crois que la réserve que nous avons faite s'applique exclusivement aux formalités préalables de l'acte sous seing privé ou authentique, mais que cette réserve ne peut pas s'appliquer aux formalités de publicité dont la loi du pavillon peut exiger l'accomplissement.

M. LE PRÉSIDENT. — En disant : « Sauf à se conformer, quant

» aux formalités préalables et à la forme des actes, » on rendrait la double idée qui nous préoccupe.

— La modification est admise.

M. CONSTANT. — Dans le § 7 je demande qu'on remplace les mots : « pourvoir aux besoins pressants » par ces mots : « en cours » de voyage »; car je me demande s'il ne pourrait pas surgir de difficultés sur la question de savoir dans quelles limites les besoins ont été réels et urgents.

L'expression : « en cours de voyage » ne laisserait place à aucune discussion.

M. LYON-CAEN. — Il n'a pas été répondu jusqu'ici à M. Oliver.

M. Oliver nous a dit ceci : Vous émettez le vœu que la loi du pavillon serve à déterminer les formalités à remplir pour l'acquisition et la transmission des droits réels sur le navire, mais il faut penser aussi à l'extinction de ces droits réels.

Ne faut-il pas dire que la loi du pavillon servira à déterminer les conditions et les formalités à remplir pour l'extinction de ces droits ?

Je crois ne pas me tromper en disant que la Commission adhère à l'idée émise par M Oliver. Elle n'a pas parlé au § 2° de ce qui fait l'objet de la proposition de M. Oliver, parce que celle-ci a surtout de l'importance en ce qui concerne le droit de suite attaché au privilège maritime, dont s'occupe le § 3° ainsi conçu : « Les » conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du » droit de suite ».

M. LE PRÉSIDENT. — M. Oliver a proposé de dire : « les modes » et les formalités » et, sous ce rapport, notre honorable rapporteur n'a pas répondu à son observation.

M. LYON-CAEN. — Je n'avais pas bien entendu.

Pourquoi M. Oliver veut-il que l'on dise que la loi du pavillon servira à déterminer les modes d'acquisition?

M. OLIVER Y ESTELLER. — A mon avis, l'important n'est pas dans les formalités mais dans les modes d'acquisition.

L'efficacité du § 2° résultera de son application aux modes d'acquisition.

M. LYON-CAEN. — Je remercie l'orateur de son explication et j'adhère personnellement, — car je n'ai pas de mandat de la Commission, — à l'idée qu'il vient d'exprimer.

M. CLUNET. — Cela est très juste au point de vue de la philosophie du droit et du langage juridique, mais je crois qu'il a déjà

été donné satisfaction à notre collègue par le § 1° qui comprend les modes suivant lesquels la propriété peut être acquise ou transmise.

Tous les droits réels, parmi lesquels viennent figurer l'acquisition et la transmission de la propriété, sont déjà soumis à la loi du pavillon.

M. LE PRÉSIDENT. — Le but du 1° est de déterminer les catégories de droits réels dont le navire est susceptible. « Être susceptible » vise exclusivement le fond et non le mode d'acquisition.

Dans tous les cas, nous pourrions modifier le n° 2 de la manière suivante :

« Les modes d'acquisition, de transmission, etc. »

M. OLIVER Y ESTELLER. — J'accepte cette rédaction.

— La rédaction ainsi amendée est adoptée.

M. LE PRÉSIDENT. — Reste la proposition de M. Oliver y Esteller de parler, dans le § 2°, des modes d'extinction.

M. OLIVER Y ESTELLER. — J'attache une grande importance à cette addition. Elle consiste dans la nécessité qu'il y a, à mon avis, de garantir la propriété des navires.

Les navires sont une chose essentiellement internationale. Ils passent par tous les pays en conservant leur nationalité.

Dans quelques pays il y a des modes d'extinction des droits réels constitués sur le navire qui n'existent pas dans d'autres pays. Suivant une disposition de notre loi espagnole, la transmission de la propriété du navire à l'étranger produit l'extinction de tous les droits réels.

Il y a, dans la législation espagnole, quelques cas d'extinction des droits réels qui ne sont pas admis dans d'autres nations et je crois que les tiers intéressés dans la propriété navale doivent avoir connaissance de tous les droits réels existant sur le navire en tous lieux. Ils doivent connaître non seulement les droits réels existants, mais les droits réels disparus.

L'assemblée doit admettre, me paraît-il, que la loi du pavillon régira les modes d'extinction de ces droits.

M. LYON-CAEN. — Je suis d'accord avec M. Oliver sur le fond et, quoique je n'aie pas de mandat de la Commission, je suis persuadé qu'elle est unanime à approuver sa pensée.

Nous n'étions en désaccord que sur la forme. Je croyais que nos propositions lui donnaient satisfaction; M. Oliver trouve qu'il faut

préciser davantage. Je ne demande pas mieux que de faire l'addition qu'il réclame dans le 2°.

— La proposition de M. Oliver est mise aux voix et adoptée à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture de l'amendement de M. Autran. « En cas de vente forcée dans un port étranger, la propriété est » régulièrement transmise quand la vente a eu lieu conformément » aux règles suivies dans ce port. »

M. CLUNET. — Il faut dire que la procédure du port pourra être suivie pour la vente du navire; l'acquéreur doit être certain que la propriété lui est régulièrement transmise moyennant l'observation de la loi du pays qui aura d'abord édicté les formes de la procédure et qui assurera ensuite la transmission régulière.

M. LE PRÉSIDENT. — Voulez-vous dire : « suivant les formes » admises dans ce port?

M. SPÉE. — Cela ne fait-il pas double emploi avec le § 7°?

M. LE PRÉSIDENT. — Dans le § 7° il s'agit des actes volontaires du capitaine.

La disposition de M. Autran s'applique au cas où le capitaine est forcé de vendre. Ce n'est plus le capitaine qui vend. C'est à la requête d'un saisissant que la vente a lieu.

M. GONSE. — Ne pourrait-on pas ajouter cette proposition au § 7° plutôt qu'au § 2 ?

Ce que dit M. Autran est une exception qui est le corollaire de l'autre.

M. LE PRÉSIDENT. — Le § 7° a pour but de régler les pouvoirs du capitaine. Ceci est une disposition générale, indépendante des pouvoirs du capitaine.

M. LEBANO. — Je voudrais savoir si la vente que doit faire le capitaine, en cas d'innavigabilité, doit être regardée comme volontaire ou forcée. Dans certaines législations la vente, dans ce cas, est regardée comme une vente forcée ; le capitaine a besoin d'un écrit du Consul ou d'un Magistrat.

M. LE PRÉSIDENT. — C'est une vente volontaire puisqu'elle doit être autorisée. Au moins, la législation belge et d'autres exigent, pour emprunter à la grosse et pour vendre le navire en cas d'innavigabilité, la même autorisation.

La vente forcée est celle que requiert un tiers, autre que le propriétaire ou son préposé.

M. POWELL. — Je crains un danger. Vous pouvez dire : quand

le capitaine aura poursuivi la vente du navire suivant les formes du pays. la vente sera régulière; mais, au point de vue de la transmission de propriété régie par la loi du pavillon, ne voyez-vous pas un danger? Si un navire grec est à vendre à Marseille, est-ce que, nous français, nous achèterons ce navire sans savoir si, d'après la loi grecque, la propriété nous est transmise?

M. AUTRAN. — Ce danger est chimérique.

La question de forme emporte le fond.

Il s'agit de savoir purement et simplement si la propriété sera régulièrement transmise.

En matière d'expropriation forcée on ne peut se préoccuper que de la forme du lieu où l'expropriation est poursuivie, et, par conséquent, lorsqu'on se sera conformé à la loi du pays où cette expropriation a lieu, la propriété aura été régulièrement transmise.

M. CRUYSMANS.— Il est bien entendu que, dans le cas de vente forcée, les hypothèques seront respectées en tous cas.

M. LE PRÉSIDENT. — C'est une autre question que nous discuterons tout à l'heure.

M. GONSE. — La loi du pavillon exige, pour la transmission d'une propriété, même par voie d'expropriation forcée, une inscription sur le registre. Il faudra bien que cette inscription soit faite avant que la transmission soit complète et régulière.

Nous parlions tout à l'heure d'un navire grec vendu à Marseille. Si ce navire est vendu à un français et qu'il soit francisé, il échappe entièrement à la loi du pavillon; mais, s'il est acheté par un négociant grec, il garde sa nationalité.

Il est certain que, si la loi grecque exige une inscription sur les registres des navires chaque fois qu'il y a transmission, l'acheteur devra se conformer à la loi du pavillon pour avoir une propriété indiscutable.

M. LE PRÉSIDENT. — Remarquez que nous formulons une loi contractuelle qui ne vaut que pour les navires des pays contractants et devant les tribunaux de ces pays.

M. LYON-CAEN. — Je ne crois pas cette disposition bien utile et il serait plus simple de l'écarter.

M. Autran se préoccupe surtout de saisies opérées par des français.

Le créancier a-t-il le droit de saisir le navire? Suivant les solu-

tions qu'on nous propose, cette première question se résout par la loi du pavillon.

M. AUTRAN. — Non pas.

M. LYON-CAEN. — Il est utile de s'expliquer. La 1re question : Le créancier a-t-il le droit de saisir le navire? devant être résolue par la loi du pavillon, il y a une 2e question : Quelles sont les formalités de procédure à remplir pour la saisie et la vente? Il est évident qu'il y a lieu de les régler.

C'est presque élémentaire : la loi du lieu régit la procédure. Une fois la vente opérée, il est possible qu'il y ait lieu de régler les formalités de publicité comme pour le cas de vente volontaire.

Pour les formalités de publicité à remplir en cas de vente, nous avons admis l'application de la loi du pavillon. Si un navire grec est vendu, comme on le supposait, dans les eaux françaises, nous disons : Si la législation grecque prescrit des formalités de publicité pour que la propriété soit transmise à l'égard d'un tiers, il faut remplir ces formalités comme en cas de vente volontaire.

La disposition est inutile parce que, suivant nous, la question de saisie est régie par la loi du pavillon et la question de savoir quelles sont les formalités à remplir pour la procédure et la vente par la loi locale.

Voilà la solution que je donnerais et elle me semble rendre inutile l'insertion d'une disposition quelque peu obscure parce qu'elle semble confondre les formalités de la saisie avec les formalités de publicité.

M. LE PRÉSIDENT. — L'idée de M. Autran serait rendue si l'on se bornait à dire que la purge s'opère suivant la loi du port où le navire est vendu.

M. AUTRAN. — Les droits réels doivent s'éteindre suivant la loi du pavillon; si c'était suivant la loi du lieu de vente, ce serait une exception à la règle proposée.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous avons déjà fait une première exception à la règle. L'idée de M. Autran consiste à en faire une seconde.

M. AUTRAN. — Il est un point sur lequel je ne puis être d'accord avec M. Lyon-Caen. Il dit que le droit de faire procéder à la saisie du navire sera réglé par la loi du pavillon.

Quand, dans un port quelconque, un fournisseur aura fait une avance à un navire, s'il n'est pas payé il a le droit de procéder à la saisie du navire. Du moment où j'ai un jugement exécutoire,

j'ai le droit de saisir le navire et de le faire vendre, indépendamment de toutes les lois de pavillon.

Il n'est pas possible que, lorsqu'on aura approvisionné un navire qui ne paye pas son fournisseur, il n'y soit pas contraint. Lorsqu'on aura fait procéder à la saisie du navire et que l'on devra arriver à l'expropriation, la propriété sera régulièrement transmise quand on aura suivi les formes prescrites par la loi du port où l'expropriation a lieu : ou la propriété sera acquise par une personne de la nationalité du précédent propriétaire, et alors ce nouveau propriétaire aura à se conformer aux règles de publicité de sa loi nationale, ou bien elle sera adjugée à un propriétaire d'une autre nationalité, qui se conformera aux dispositions prescrites pour donner à son navire la nationalité nouvelle.

L'amendement que je propose est pratique. Il évite des difficultés inextricables. Si vous décidez que la loi du pavillon doit être appliquée au cas que je prévois, vous obligez les juges des différents pays à avoir une bibliothèque de droit international pour connaître la loi applicable.

Les mêmes principes régissent le règlement d'avaries. La loi d'expropriation est la loi du pays où cette expropriation est poursuivie.

M. Lyon-Caen. — Il me semble résulter des observations de M. Autran qu'il considère la disposition comme utile en ce qui concerne les formalités de la saisie et de la vente.

Elles sont régies par la loi locale. Cela va de soi. Jamais on n'a proposé qu'elles soient régies par une autre loi.

Je ne fais pas de proposition parce que c'est l'application du droit commun.

M. Picard. — Nous sommes d'accord que la procédure qui doit être suivie est celle du lieu où elle se fait. Il est, en effet, impossible de faire suivre par un tribunal belge une procédure anglaise.

La proposition de M. Autran n'a d'importance que si elle touche au fond.

Il veut qu'en matière de vente forcée on ne suive pas la loi du pavillon.

Tout le Congrès d'Anvers a combattu pour la loi du pavillon et voici que, dans des cas très fréquents, la loi du pavillon ne s'appliquerait pas !

Notez que ce système a pour conséquence de violer les droits des créanciers antérieurs.

Le créancier antérieur a contracté avec le capitaine et sous la garantie de la loi du pavillon du navire, la loi grecque, par exemple. Le navire vient à Marseille. Il est poursuivi par un français. En raison de la procédure de la vente forcée il n'y aurait plus à se préoccuper de la loi du pavillon! Tous les droits des créanciers précédents seraient violés!

Le système de M. Autran renverse la loi du pavillon; il faut que le Congrès s'en pénètre; nous ne pouvons pas l'admettre sans renverser l'art. 1er.

M. AUTRAN. — C'est une erreur.

M. PICARD. — J'estime que le Congrès, en disant que les formalités, en cas de vente forcée, seront celles du lieu où le navire se trouve ne touche, en aucune façon, au fond qui continuera à être régi par la loi du pavillon.

M. AUTRAN. — Je n'attaque, en aucune espèce de façon, la loi du pavillon.

Lorsqu'il s'agira de déterminer dans quelles conditions le prix devra être distribué entre les ayants-droit, on devra se conformer à la loi du pavillon. Je me préoccupe purement et simplement de la transmission régulière de la propriété.

Lorsque l'adjudicataire aura acheté un navire à la barre d'un tribunal, conformément à la procédure suivie au lieu d'expropriation, il faut que, moyennant le payement de son prix et la distribution entre les ayants-droit, cet adjudicataire soit propriétaire définitif de son navire et que nulle part il ne soit exposé à des réclamations.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous finissons par être tous d'accord. Il s'agit de traduire exactement notre pensée commune.

M. AUTRAN. — On peut ne pas la traduire; la publicité du débat suffit.

M. PICARD. — Nous formulons un projet. Nous ne pouvons pas renvoyer au texte du compte-rendu.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture de la proposition : « En cas de » vente forcée dans un port étranger, la propriété est régulière- » ment transmise quand la vente a eu lieu suivant les formes » admises dans ce port. »

M. LYON-CAEN. — Cela va de soi.

M. LE PRÉSIDENT. — La question est de savoir s'il y a lieu d'insérer cet amendement dans les résolutions du Congrès?

— Cette proposition est rejetée.

M. le Président. — Le compte rendu constatera l'accord qui s'est établi entre nous.

Le n° 2 se trouve rédigé comme suit : « 2° Les modes d'ac-
» quisition, de transmission et d'extinction des droits réels ainsi
» que les formalités à remplir pour ces acquisition, transmission
» et extinction, sauf ce qui est dit au § 7° ci-dessous. »

— Adopté à l'unanimité.

M. le Président. — Reste l'amendement de M. Constant, consistant à s'en référer à la loi du pavillon pour déterminer tous les pouvoirs du capitaine en cours de voyage. Il est plus général que le texte de la Commission.

M. Constant. — Je retire mon amendement.

— Le § 7°, avec la modification proposée par M. le Président « quant aux formalités préalables et à la forme des actes », est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

« 3° Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite. »

— Adopté à l'unanimité.

« 4° Les créances privilégiées sur le navire et leur rang. »

— Adopté à l'unanimité.

« 5° Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et l'équipage. »

M. le Président. — La seule modification apportée par le § 5° à la résolution n° 15 du Congrès d'Anvers, consiste en ce qu'au lieu du terme « différends » on a préféré une expression plus générale : « rapports de droit. »

M. Oliver y Esteller. — Cela me paraît très clair, mais cela ne résout pas les conflits de lois en matière de contrats d'affrètement. Je propose le renvoi à la Commission pour examen.

M. Lyon-Caen. — La Commission n'a pas proposé des solutions pour tous les conflits de lois, mais pour les conflits de lois qui ont paru les plus importants; surtout pour ceux de nature à être résolus par la loi du pavillon. Au Congrès d'Anvers, il n'a rien été proposé sur les conflits de lois relatifs aux contrats d'affrètement, ni en ce qui concerne les rapports entre les chargeurs et le capitaine ou l'armateur, ni quant aux rapports entre les passagers et le capitaine ou l'armateur; il intervient entre ceux-ci un contrat analogue au contrat d'affrètement.

Si l'assemblée estime que nous devons nous prononcer sur les

conflits de lois en matière de contrat d'affrètement et de passage, il faudra renvoyer à la Commission.

M. Oliver y Esteller. — Je trouve une grande différence entre le contrat de fret et le contrat entre capitaine et passagers. Les personnes ne peuvent être assimilées aux marchandises.

M. le Président. — Il ne peut s'agir que de renvoyer à l'examen de la Commission une partie de l'article 1er.

— Le renvoi à la Commission est rejeté.

M. le Président. — Le vote de l'assemblée n'a qu'une portée : elle craint de mal étreindre en embrassant trop.

M. de Martens. — On parle de rapports entre le capitaine et le propriétaire et vice versa. Il y a encore d'autres rapports qui ont une grande importance : ceux entre les capitaines et l'autorité consulaire. Ces rapports sont déterminés dans toutes les conventions consulaires, mais il y a des États qui n'ont pas de conventions consulaires. Il serait peut-être utile de dire que la loi du pavillon détermine aussi les rapports entre les navires et l'autorité consulaire.

M. le Président. — Je suis au fond de votre avis, mais je crains de sortir du cadre de nos travaux en nous écartant du domaine du droit international privé.

M. Gonse. — C'est du droit public.

M. le Président. — Insistez-vous ?

M. de Martens. — Je n'insiste pas, tout en pensant qu'il existe un lien intime entre cette question et celle que nous traitons.

— Le § 5° est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

« 6° L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires » à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage. »

M. Jitta. — Bien qu'appartenant à la Section de la lettre de change, je demande la permission de présenter quelques courtes observations.

Le § 6° parle de l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage.

Il semble que l'on a en vue le pouvoir du propriétaire de se dégager des obligations qu'a contractées le capitaine, et ce en abandonnant le navire et le fret ; mais l'expression employée me paraît beaucoup plus large.

L'expression est tellement large qu'elle comprend aussi la clause restrictive qui peut être insérée dans les connaissements

pour se dégager entièrement ou partiellement de sa responsabilité ; et, si l'on songe quel est le motif pour lequel les législations des différents pays interdisent certaines clauses dans les conventions de transport, ce motif ne peut être autre que l'intérêt général de la société. Ce sont des clauses qui tiennent à l'ordre public ; et si, devant le tribunal d'un pays quelconque, se présentait une convention conclue en pays étranger, mais contraire à des dispositions d'ordre public de la loi du pays auquel le juge appartient, ce juge appliquera non pas la loi étrangère, mais les dispositions d'ordre public de la loi de son pays.

Si la rédaction du § 6° reste telle qu'elle est présentée, on se trouvera en présence de divergences de jurisprudence regrettables dans l'application de la loi.

Il me semble qu'en insérant le mot *légale* avant le mot *responsabilité* on donnerait satisfaction à mon observation.

M. Lyon-Caen. — Nous devons reconnaître que nous n'avions pas tout d'abord bien compris, quelque bien qu'il s'exprime, les observations de M. Jitta.

Nous avions cru qu'il demandait qu'on se prononçât, en cas de conflit de lois, sur le point de savoir si une clause de non-responsabilité, insérée dans un connaissement, est ou non valable et quelle loi il faut appliquer.

En Commission, nous avions décidé de ne pas nous prononcer sur cette question parce qu'elle se rattache au contrat d'affrètement que nous ne voulions pas aborder ; mais M. Jitta a parfaitement expliqué sa pensée et je crois qu'elle est juste. La rédaction proposée n'est pas suffisamment claire et j'admets l'addition du mot *légale*, bien entendu en déclarant que la loi du pavillon s'appliquera.

Nous n'entendons pas du tout résoudre la question de savoir quelle est la loi qui déterminera quand une clause de non-responsabilité est ou non valable.

M. Powell. — La proposition de M. Jitta ne vise pas suffisamment les prohibitions qui peuvent être faites quant aux clauses du connaissement.

M. Lyon-Caen. — Le but est d'écarter les questions relatives à la responsabilité conventionnelle.

M. le Président. — Ne serait-il pas plus exact de dire : « les » conditions dans lesquelles les propriétaires de navires peuvent

» se libérer de la responsabilité qui pèse sur eux à raison des actes » du capitaine ou des gens de l'équipage ? »

M. LYON-CAEN. — Pour autant que ce ne sera pas contraire à l'ordre public du pays.

M. LE PRÉSIDENT. — Ne nous préoccupons pas trop de l'ordre public. Les Etats contractants ne contracteront pas avec les pays où existera, en matière de responsabilité des propriétaires de navires, une législation contraire à ce qu'ils jugent d'ordre public.

Nous pourrions même nous dispenser d'introduire le mot *légale*, car on fait observer avec raison que ce mot peut être compris de deux façons.

Tout le monde étant d'accord sur la portée du § 6°, que le mot *légale* y soit ou non, il semble que le mot « responsabilité » suffise.

La rédaction de la Commission est mise aux voix et adoptée.

« 8° Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prê- » tée en mer à d'autres navires, alors même que cette assistance » serait continuée dans les eaux intérieures. »

M. LYON-CAEN. — Le système que nous proposons dans le § 8° est celui-là même qui a été adopté à Anvers. Nous distinguons, pour déterminer la loi à appliquer, suivant que l'assistance maritime a été prêtée en mer ou dans les eaux intérieures. L'assistance maritime peut être prêtée en mer et ce que nous entendons par là, conformément aux solutions du Congrès d'Anvers, c'est à la fois la pleine mer et les eaux territoriales; dans ce cas, nous admettons que la loi du pavillon de l'assistant doit être appliquée pour déterminer l'indemnité qui lui est due. Quand l'assistance a été prêtée dans les eaux intérieures, il y a lieu d'appliquer la *lex loci*.

Un collègue allemand a fait en Commission l'observation suivante : Très souvent l'assistance commence dans un lieu et se continue dans un autre. L'assistance est prêtée en pleine mer ; elle n'atteint son but que dans les eaux intérieures et si vous appliquez, suivant les cas, un système différent, sur quels principes vous baserez-vous ? L'assistance a été prêtée à la fois en pleine mer et dans les eaux intérieures.

Nous avons été d'avis et notre collègue s'est rallié à cette idée que, dans les cas de ce genre, il faut s'attacher au lieu dans lequel l'assistance a commencé, en faisant abstraction du lieu dans lequel elle a continué.

C'est là la portée de la modification qui termine l'art. 1er, 8°,

« alors même que cette assistance serait continuée dans les eaux » intérieures. »

M. Guillery. — N'y a-t-il pas équivoque?

La loi du pavillon sert à déterminer les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires...etc.

C'est la loi du pavillon du navire assistant?

M. Lyon-Caen. — Oui.

M. Guillery. — En prenant le sens littéral du mot, il semblerait que c'est la loi du débiteur.

M. le Président. — Il s'agit du navire créancier.

— Le § 8° mis aux voix est adopté à l'unanimité.

« 9° Les obligations du navire en cas d'abordage en mer et les » indemnités dues à raison de cet abordage. Néanmoins les per- » sonnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abor- » dage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne » pourront obtenir respectivement, ni des indemnités supérieures à » celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du » pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires dans les » cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités » n'en seraient pas solidairement tenus. »

M. Lyon-Caen. — Nous arrivons à un ordre d'idées très important : aux conflits de lois en matière d'abordage.

Tout d'abord je dois faire remarquer que, dans l'art. 1er, § 9°, nous avons entendu résoudre une question posée par M. Clunet et qui n'avait pas été, à notre sens, suffisamment étudiée dans les résolutions du Congrès d'Anvers.

Lorsqu'un abordage maritime se produit, des conflits de lois très multiples peuvent s'élever.

Quand les navires sont de nationalité différente, d'après quelle loi déterminera-t-on quel est le navire en faute? Cette première question étant résolue, d'après quelle loi déterminera-t-on qui supportera le dommage?

Sur ces deux points nous vous proposons, au moins quand l'abordage a lieu en mer, d'appliquer, en principe, la loi du pavillon du navire abordeur, avec cette atténuation que le propriétaire du navire abordé ne peut se prévaloir de la loi du navire abordeur si les dispositions de sa loi personnelle ne lui donnent pas le droit qu'il invoque.

C'est le système d'Anvers. Il a paru le plus équitable à la Commission qui propose d'y persévérer.

Mais nos collègues allemands nous ont fait la remarque suivante : Lorsqu'un abordage se produit, il peut y avoir des réclamations de nature très diverse, formées par le propriétaire du navire endommagé, par les chargeurs, par les propriétaires des marchandises, par les personnes blessées ou les héritiers des personnes mortes.

Nos collègues allemands ont dit qu'ils admettaient le système proposé lorsqu'il s'agit des réclamations formulées à raison du dommage causé au navire, mais que ce système se justifie plus difficilement quand il s'agit de dommage causé aux personnes ou au chargement.

Voici l'exemple que nos collègues allemands nous ont donné :

Un abordage se produit entre deux navires de nationalité différente : un navire anglais et un navire français. C'est le navire anglais qui est abordé. Il a un chargement français. Le propriétaire du chargement français fait une réclamation au propriétaire du navire français auteur de l'abordage. Il invoquera tout naturellement la loi de l'abordeur ; mais, d'après le système qui vous est proposé, il ne pourra pas obtenir tout ce que lui donne la loi française, celle-ci lui accordant un droit plus étendu que la loi anglaise.

Nos collègues allemands nous ont dit qu'ils ne comprenaient pas pourquoi nous restreignions les droits du propriétaire du chargement français en vertu de la loi anglaise parce que le chargement se trouve à bord d'un navire anglais.

Ils nous ont donné des raisons sérieuses qu'ils développeront ici. La Commission ne s'y est pas rendue. Elle a pensé que, quand des marchandises sont chargées sur un navire, par cela même le chargeur adopte la loi du pavillon du navire sur lequel il fait le chargement des marchandises, avec toutes ses conséquences et, par suite, la Commission vous propose d'admettre que les réclamations formulées soit par le propriétaire du navire abordeur, soit par le propriétaire des marchandises chargées sur le navire, soit par les personnes blessées ou les héritiers des personnes tuées soient régies par la même règle.

M. le Président. — Nous diviserons la discussion pour la simplifier.

Je mets en discussion le premier paragraphe : la loi à observer est la loi de l'abordeur. Nous aborderons ensuite le correctif dont

votre Commission, d'accord avec le Congrès d'Anvers, fait suivre cette règle.

M. Clunet. — Je désirerais expliquer, sans faire de proposition formelle, en présence de quelle hypothèse je me suis placé pour demander à la Commission de modifier le texte proposé par la Commission d'organisation.

Deux navires sont entrés en collision. On ne sait quel est l'abordeur ni quel est l'abordé. Chaque navire prétend qu'il est l'abordé. On se retire dans un port de relâche. La procédure s'ouvre.

Dans cette première phase il ne peut être question ni d'abordeur ni d'abordé. On ne peut pas dire à ce moment quelle est la loi de l'abordeur puisqu'on ne sait qui est l'abordeur. Deux pavillons sont en présence, il n'y a aucune raison de préférer la loi de l'un à celle de l'autre.

J'avais proposé ici une dérogation à la loi du pavillon que la Commission n'a pas adoptée.

Voici ce que j'avais proposé :

Un abordage ayant eu lieu entre navires français et anglais, il y a lieu de chercher d'après la loi anglaise ou française qui est en faute. J'avais proposé de donner la préférence à la loi du tribunal saisi.

Un abordage a lieu dans la Manche entre navires anglais et français. Ils sont endommagés tous les deux. Ils se retirent en Angleterre. Le procès s'ouvre; je proposais la loi du tribunal saisi, parce que, dans cette première phase, il n'y a pas encore de raison de préférer la loi d'un pavillon à celle de l'autre.

Voici le système de la Commission : Pour rechercher, dans cette première phase, quel est le navire en faute, on devra s'attacher à la loi du défendeur. Pour savoir si le navire anglais est en faute, on devra consulter la loi anglaise parce que c'est loi du navire défendeur.

Poursuivant mon exemple, tiré de la pratique, si une demande reconventionnelle se produit et que l'anglais prétende, au contraire, que c'est le navire français qui est l'abordeur, ce sera la loi française qui devra être consultée sur la question de savoir si le navire français a commis une faute.

Au lieu du système que j'avais proposé : s'en tenir, pour ce cas spécial, à la loi du tribunal saisi, on devra parallèlement consulter la loi des deux défendeurs et le débiteur ne sera condamné vis-à-vis

du navire demandeur qu'à la condition qu'il ait contrevenu aux prescriptions de la loi de son propre pavillon.

M. Wendt exprime, en anglais, son adhésion aux idées émises par M. Clunet; il rappelle qu'il a déjà soutenu au Congrès d'Anvers l'application de la *lex fori* et cela pour la raison qu'il considère que les complications qui naîtraient de toute autre législation seraient non seulement innombrables, mais absolument inévitables.

Chacun sait qu'il se produit à peine un cas d'abordage où les capitaines des deux navires ne soient en premier lieu également convaincus de leur innocence et prêts à s'accuser l'un l'autre.

Il s'ensuit que chacun d'eux fera son possible pour obtenir de l'autre réparation pour les pertes éprouvées.

Or comment, si ces deux capitaines désirent réclamer et se procurer des garanties pour leur dommage, procéderont-ils, si ce n'est en saisissant de l'affaire le tribunal du pays où ils viennent à se trouver tous les deux et où se trouve donc chacun des deux adversaires.

Il ne faut pas oublier que si, au lieu de leur permettre de prendre des mesures immédiates pour l'arrestation et la poursuite de ce que chacun de ces capitaines considère comme le *corpus delicti*, on les force à attendre que l'autre navire atteigne un port ou un endroit où pourra être exercée la loi du pavillon, il peut se produire qu'on rende la revendication de leurs droits absolument impossible, comme dans le cas, par exemple, où le navire se perdrait avant d'avoir atteint un port de l'espèce. Ceci démontre clairement à son avis qu'il n'y a pas possibilité de choix si l'on veut rester pratique et qu'il y a lieu d'appliquer dans tous les cas d'abordage la *lex fori*, soit la loi du pays où l'action aura surgi.

M. le Président. — M. Wendt vient de proposer la règle généralement admise en Angleterre, c'est-à-dire la *lex fori*. A Anvers, MM. les délégués anglais se sont trouvés à peu près seuls pour soutenir ce système; nous leur avons fait observer qu'il n'est pas possible de donner à l'un des intéressés le droit de choisir la législation qui lui convient en guettant le moment où son adversaire vient relâcher dans un port du pays doté de cette législation favorable.

Si nous sommes d'accord pour prendre la loi du défendeur comme base du chiffre de l'indemnité, il n'est pas possible de prendre une autre loi pour déterminer le principe de cette indemnité.

La question est indivisible. Ceux qui partagent l'avis de M. Wendt doivent appliquer la *lex fori* non seulement à la question du principe, mais aussi à la fixation du *quantum* de l'indemnité.

M. Aunon y Villalon. — Je tiens à dire quelques mots pour justifier l'amendement que nous, délégués du ministère de la marine espagnole, avons proposé à la première partie du paragraphe en discussion. D'après quelques législations, entre autres la législation française, quand une collision a eu lieu sans qu'aucune faute soit établie pour l'un ou l'autre des bâtiments, il est fait une masse des dommages qui sont supportés par moitié.

Nous proposons aussi une distinction entre le cas où une faute est établie et celui où elle ne l'est pas. Si la collision a eu lieu, sans qu'aucune faute ait été établie, nous sommes d'accord pour donner la préférence à la loi du pavillon du débiteur, puisque le débiteur est non seulement menacé, mais aussi le plus malheureux ; mais quand la collision a eu lieu avec faute, nous croyons qu'il n'est pas juste de forcer celui qui a été endommagé à suivre la loi de son endommageur ; nous préférons alors la loi du créancier.

M. Guillery. — Je regrette de devoir prolonger cette discussion, mais je désire parler en faveur du système de M. Clunet. On vous dit qu'il faut choisir la loi du défendeur ; donc, si je suis capitaine d'un navire français et que j'assigne un navire anglais devant un tribunal français, ce sera la loi anglaise qui devra être appliquée. L'anglais fait une demande reconventionnelle, ce sera alors la loi française qui devra être appliquée. Il peut y avoir, dans les diverses législations à appliquer ainsi dans le même procès, des principes différents. D'après les unes, il y aura faute, quand on aura négligé telle ou telle mesure qui n'est pas imposée par les autres.

Il pourrait arriver aussi que l'on soit coupable comme défendeur au principal et qu'on ne le soit pas comme demandeur reconventionnel. Il n'y a pas d'inconvénient à faire, pour ce cas seulement, une exception au principe général de la loi du pavillon qui restera, pour le surplus, intacte, et à dire qu'on appliquera, dans ce cas, la loi du tribunal saisi. Permettre au demandeur de choisir son juge est certes un inconvénient qui résulte de ce système ; mais il y a aussi des inconvénients dans le système qui nous est proposé : c'est celui qui arrivera le premier à assigner l'autre qui déterminera la législation qui jugera la demande principale.

M. le Président. — L'application de deux législations diffé-

rentes à la demande principale et à la demande reconventionnelle peut amener certaines contradictions entre les décisions qui seront rendues; mais ce ne sera jamais qu'un conflit négatif, c'est-à-dire que chacun des capitaines bénéficiera de sa loi nationale. Il pourra arriver que ni l'un ni l'autre ne soit déclaré en faute, bien qu'il y ait peut-être deux coupables si l'on juge chacun d'après la loi de son adversaire.

Ce conflit négatif n'est pas de nature à nous faire hésiter à maintenir ce qui a été décidé à Anvers après mûre délibération. Les plus grands inconvénients résulteraient d'un système qui permettrait à tout capitaine, engagé dans un abordage, de se diriger, à son choix, vers un port anglais, ou français ou belge, pour y chercher un juge à sa convenance.

Cela n'existe pas même en Angleterre, car si l'abordage n'a pas eu lieu dans les eaux anglaises, le navire abordé n'y peut assigner le navire abordeur à moins que celui-ci n'appartienne à un armateur établi en Angleterre ou que le navire abordeur ne soit saisi en Angleterre,

Le capitaine ne doit pas pouvoir choisir entre les législations celle qui lui convient le mieux ; cela serait inique et c'est ce qui a déterminé le Congrès d'Anvers à se prononcer comme il l'a fait.

M. Wendt (en anglais). — Comme on vient de le dire, la *lex fori* ne consiste pas dans le droit de choisir, entre tous les tribunaux du monde, celui qu'un plaideur juge le plus favorable à ses intérêts; quand l'abordage n'a pas eu lieu dans les eaux anglaises et que le défendeur n'a pas en Angleterre un établissement (office of business), le demandeur ne peut assigner le défendeur devant les tribunaux anglais que si le navire de celui-ci peut être saisi dans les eaux anglaises. Il n'a qu'à ne pas s'exposer à y être saisi; s'il s'y présente, il accepte d'être jugé par les tribunaux anglais d'après les lois qu'ils appliquent : la *lex fori*, dans ce cas la loi anglaise.

M. Asser. — J'avais l'intention de proposer les arguments qui viennent d'être développés par M. Clunet. Quand on admet comme thèse que la loi du navire débiteur réglera les conséquences de l'abordage, il faut d'abord savoir quel est le navire débiteur. Comment appliquer cette loi à la solution de la question même de savoir quel est le navire débiteur ?

Le système de la loi du pavillon est excellent pour régler les obligations et les droits du navire du moment où il ne s'agit que

d'un seul navire; mais, du moment où il y a deux navires, deux pavillons en présence, ce système, loin de résoudre les conflits, en fait naître de nouveaux. Du moment que l'obligation d'un navire existe vis-à-vis d'une autre navire, pourquoi faire régir cette obligation plutôt par la loi du navire obligé que par celle du navire créancier?

Ce principe a été, je le sais, admis à Anvers et je n'espère pas arriver à changer la conviction de notre assemblée.

A mon sens cependant, quand il y a conflit entre deux lois du pavillon, il ne reste d'autre issue que de les écarter l'une et l'autre pour appliquer la loi du tribunal saisi. Il en est ainsi aujourd'hui en règle générale; maintenons cette situation dans tous les cas où l'application de la loi du pavillon, au lieu de mettre fin à des difficultés, en soulèverait d'autres.

On a objecté que, si la loi du tribunal saisi décide la question, le navire abordé a le choix de la loi applicable. Il commence l'action en justice devant le tribunal du pays dont la loi est la plus favorable.

En fait, on n'actionne pas le navire abordeur où l'on veut, mais on va là où on le trouve. Ce n'est qu'après avoir mis la main sur le navire que commence l'action. Pour obtenir un jugement exécutoire non seulement en droit mais en fait, il faut se demander si le jugement rendu aura des conséquences pratiques. C'est donc la nature des faits qui indique le tribunal qu'on doit choisir; cela ne dépend pas du navire abordé.

Pour toutes ces raisons, je suis d'avis d'adopter l'amendement de de M. Clunet et je me permets d'annoncer, dès à présent, que je ferai une observation dans le même sens quand il s'agira de discuter la question de savoir d'après quelle loi le tribunal devra régler l'indemnité dans le cas où il reconnait qu'il y a eu faute des deux côtés puisque, dans ce cas, il est impossible d'appliquer les lois des deux pavillons si ces deux lois diffèrent.

M. Picard. — L'amendement que l'on développe tend à entamer profondément le principe de la loi du pavillon. Tous les efforts de ceux qui, dans les différents pays, s'occupent d'amener l'uniformité des lois tendent au contraire à donner à la loi du pavillon l'application la plus large possible. C'est donc contrarier le mouvement juridique de notre temps que de s'écarter du principe de la loi du pavillon. En somme, toute l'objection se résume, pour les auteurs de l'amendement, en ceci : il y aurait contradic-

tion dans les principes qu'un même tribunal devra appliquer à un fait complexe.

Dans les lois les plus ordinaires des contradictions de ce genre se produisent à chaque instant.

Prenons le cas que voici: Une lutte se produit entre un homme sain d'esprit et un insensé. Les principes de la responsabilité vont, dans le même procès, être résolus de façons différentes.

Celui qui était en possession de son esprit sera condamné à des dommages-intérêts; l'insensé sera renvoyé comme inconscient, sans condamnation.

Il se peut même que la bataille se soit engagée entre des personnes dont l'une est en possession complète de son intelligence et l'autre en possession relative. Il y aura alors deux condamnations à des dommages-intérêts; mais celui qui n'a qu'une intelligence relative paiera moins que l'autre. Après le procès on fera compensation entre les deux sommes, à due concurrence.

Cela inquiète-t-il jamais un tribunal d'avoir à appliquer dans un même jugement des principes différents ?

Imaginez une législation défendant de formuler une action par voie de demande reconventionnelle:

Alors il y a deux procès séparés l'un de l'autre. L'application de principes différents ne choque plus. Pourquoi choquerait-elle quand un système de procédure les réunit ?

Il y a donc, en réalité, un inconvénient plus apparent que réel et c'est trop d'exiger que jamais dans les décisions judiciaires il n'y ait aucune disparate.

Si vous suivez MM. Clunet et Asser vous allez faire disparaître une des plus ingénieuses solutions admises par le Congrès d'Anvers. Je me rappelle encore la difficulté qu'on a eu à arriver à cette formule du § 9°. On avait d'abord proposé d'appliquer la loi de l'abordeur sans correctif, mais un inconvénient frappait tous les esprits : si, disait-on, l'on applique la loi du pavillon de l'abordeur, un navire italien abordé par un anglais obtiendrait une indemnité plus forte que celle qu'il obtiendrait d'après la loi de son propre pays.

On reconnaissait cela injuste et c'est alors,— je rends hommage à M. Spée, qui en a eu l'idée ingénieuse, — qu'on a corrigé l'application de la loi de l'abordeur en ajoutant que l'abordé ne pourrait jamais obtenir plus que ce qui est alloué par la loi de son propre pays.

Il semblait à tous que la question était résolue. La loi du pavillon était respectée, les contradictions étaient évitées, rien ne choquait l'équité.

Le Congrès d'Anvers a adopté cette solution à une grande majorité. C'est pour moi l'une des plus belles solutions de notre session précédente et je ne crois pas qu'aujourd'hui on ait donné des raisons suffisantes pour y renoncer, pour faire disparaître un des résultats les plus ingénieux de nos délibérations antérieures.

M. Sieveking. — La proposition de M. Clunet est contraire à l'équité naturelle. M. Clunet propose que la loi du tribunal saisi règle la question de savoir lequel des deux navires est en faute. C'est le hasard qui détermine le tribunal saisi; c'est la volonté d'une des parties et la promptitude avec laquelle elle agit qui déterminent le choix de ce tribunal; cela ne dépend pas seulement de l'endroit où le navire est ancré, mais de celui où il se trouve des propriétés de l'armateur que l'on veut poursuivre; dans tous les cas c'est le hasard qui détermine l'endroit où le navire est poursuivi. En cas d'abordage on impute au capitaine une faute; on lui dit qu'il a commis un délit en violant une loi à laquelle il devait obéir.

Est-il juste de dire qu'un navire est en faute parce qu'il n'a pas obéi à une loi qu'il ne connaît pas ? Il ne sait où il sera poursuivi; ce peut être en Allemagne, en France, en Angleterre, dans chacun des pays contractants. Quelle loi doit observer ce capitaine pour n'être pas coupable? L'équité naturelle dicte la réponse; le navire doit suivre la loi de son pavillon; il est coupable s'il viole cette loi ; il doit payer des dommages qui sont la conséquence de cette violation,

J'ai cherché à appliquer la formule proposée aux cas les plus compliqués ; toujours j'ai constaté que la solution donnée à la question était aussi juste que simple. On ne peut aboutir, dans une demande d'indemnité pour cause d'abordage, que quand on prouve que le navire poursuivi a violé la loi de son pavillon ; cette règle est applicable à tous les navires, même de différentes nationalités. Les conséquences en sont toujours naturelles et justes. Chaque navire est absous quand il n'a pas violé la loi de son pavillon : celle qu'il connaît et qu'il doit suivre. Le principe est juste, la restriction est naturelle. Je crois que ces raisons sont de nature à vous convaincre qu'il ne faut pas suivre la loi du tribunal saisi.

M. Vrancken. — Je me range à l'avis de l'honorable membre qui vient de prendre la parole.

Je considère la solution admise par le Congrès d'Anvers, et que la Commission nous propose dans le paragraphe en discussion, comme une solution des plus heureuses.

Quand il y a plusieurs navires en cause, chaque navire se verra appliquer sa loi nationale. Quand un capitaine obéit à la loi de son pavillon, il ne commet pas de faute, quand bien même elle serait en désaccord avec celle de l'autre navire.

Je propose la rédaction suivante : « En cas d'abordage en mer, les obligations de chacun des navires contre lesquels l'action est dirigée et les indemnités dues à raison de cet abordage. »

M. Gonse. — Il faut remplacer le mot *obligation* par le mot *responsabilité*.

M. Renaudin. — Je ne vois pas l'avantage de la modification proposée. Si l'on se place au point de vue de la correction des termes il me paraît que les mots « les obligations du navire en cas d'abordage » rendent peut-être plus exactement la situation en correspondant à toutes les situations de procédure imaginables. Il se peut fort bien que le coupable soit celui contre lequel l'action n'est pas dirigée. Il arrive même qu'on commence par se plaindre alors qu'on a tort. La pensée commune de l'honorable préopinant et de nous tous, c'est que la loi du pavillon corresponde à la situation du navire défendeur. Le navire qui peut se trouver dans le cas d'avoir à donner assistance, d'avoir été donné en hypothèque, d'être, en un mot, dans toutes les situations prévues par notre article, ce navire doit être soumis à la loi de son pavillon.

M. Martin. — Je propose la rédaction suivante : « Les obligations du navire poursuivi pour abordage en mer ».

En parlant des obligations du navire, c'est une exception qu'on propose, tandis qu'on veut simplement que la loi du pavillon régisse les réclamations dirigées contre le navire. Alors pour voir si la réclamation est fondée, on consulte la loi du pavillon du navire contre lequel la réclamation est dirigée.

M. Spée. — La question qui se pose est celle de savoir si c'est la loi d'un navire qu'il faut appliquer ou celle d'un autre navire : si c'est celle du navire demandeur ou du navire défendeur. C'est pour l'indiquer que M. Vrancken a proposé sa rédaction qui semble répondre parfaitement aux vœux des auteurs de cette proposition.

Quand on dit : « Les obligations de chacun des navires contre lesquels une « action est dirigée », il n'y a plus de doute possible quant à la question de savoir si c'est la loi du demandeur ou celle du défendeur. Il me semble que cette addition est nécessaire et qu'elle doit être ajoutée pour lever tout doute.

M. LE PRÉSIDENT. — Ne pourrions-nous fondre les deux rédactions, en disant: « Les obligations de chacun des navires » poursuivis à raison d'un abordage en mer et les indemnités » dues par chacun de ces navires ».

M. MOLENGRAAF. — Quel est le sens du mot *obligation* dans cette rédaction? Sont-ce les dispositions des règlements pris en vue d'éviter les abordages, ou s'agit-il bien de la responsabilité du navire, comme je l'ai entendu dire par un des orateurs?

M. LE PRÉSIDENT. — Les deux idées se confondent. En mer il n'y a pas d'autres règlements que ceux que la loi nationale du navire lui prescrit d'observer. Quand il s'agit d'apprécier, en principe, si le navire est coupable d'une faute, c'est à la loi nationale qu'il faut se tenir. La rédaction ajoute qu'il faut s'en rapporter aussi à cette loi lorsqu'il s'agit d'apprécier le quantum du dommage. La loi du pavillon de chacun des navires détermine donc le principe et la mesure de ses obligations. Voilà la double portée de la proposition.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS. — Je ne crois pas que l'on puisse entendre par les obligations du navire les précautions qu'il a à prendre : par exemple, l'obligation de prendre un pilote, d'allumer certains feux, etc. A cet égard, c'est la loi de police locale qu'il faut observer.

M. LE PRÉSIDENT. — Il ne s'agit ici que d'abordage en mer.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS. — Il s'agit de règlement international. Vous avez décidé que ce qui s'applique à la pleine mer s'applique à la mer territoriale également, à l'embouchure des fleuves. Des règlements de police locale s'appliquent à ces eaux, mais, dans le sens de votre article, *en mer* veut dire non pas seulement en pleine mer mais dans les eaux du littoral. J'avais donc raison de faire observer que l'obligation d'observer les règlements locaux doit être maintenue et je crois que cela est entendu dans la pensée de tous les membres. Ce que l'on entend par les obligations du navire c'est la manière dont ces obligations doivent être entendues : par exemple, lorsqu'il y a abordage douteux, la question de savoir si la responsabilité doit se partager, etc.

M. LE PRÉSIDENT. — Il y a, bien entendu, des règlements locaux à observer dans la mer territoriale; la proposition n'en exclut pas l'application.

M. MILLE Y SUAREZ. — Il conviendrait peut-être de diviser, dans la discussion, les deux questions soulevées par rapport à l'abordage. Sur la question maritime, nous sommes tous d'accord avec l'honorable membre qui soumet le cas à la loi du défendeur. Mais, pour l'abordage dans les eaux intérieures, c'est différent; cette question fait l'objet de l'amendement des délégués espagnols.

La rédaction de M. Jacobs est adoptée à l'unanimité moins trois voix.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, nous sommes arrivés au correctif qui consiste, tout en appliquant la loi de l'abordeur, à ne pas permettre d'accorder à l'abordé plus que sa législation n'accorde. Nous pourrions discuter d'abord la question par rapport au corps du navire. Nous la discuterons ultérieurement par rapport aux facultés et aux personnes. Je mets donc en discussion la question relative aux dommages que le navire lui-même réclame à raison de l'abordage.

M. ASSER. — Comment devra-t-on appliquer le principe proposé dans le cas où le tribunal admet une faute des deux côtés? Prenons le cas d'une collision, en pleine mer, entre un navire anglais et un navire hollandais. La solution est facile. D'après le droit anglais, quand il y a faute des deux côtés, on fait la masse et l'on partage par moitié le dommage. D'après la loi hollandaise, il n'y a pas d'indemnité. Ainsi, en cas de collision entre navires anglais et hollandais si la faute est commune, d'après le correctif, il n'y aurait pas d'indemnité, puisque le minimum c'est rien. Supposons le cas d'une collision entre un navire belge et un navire anglais. D'après le droit anglais, chaque navire supporte la moitié du dommage total. D'après la loi belge, le juge doit faire la masse du dommage des deux côtés et ce dommage total est supporté par chacun de ces navires dans la proportion de sa culpabilité. D'après le droit anglais le navire payera la moitié; comment puis-je savoir si, d'après la loi belge, il payera plus ou moins? Est-ce que le juge doit d'abord juger d'après le système anglais, prendre les deux moitiés, et puis prendre pour base de son jugement le système belge? Doit-il juger ainsi dans quelle proportion chacun des deux navires est coupable et voir si les dommages qui sont supportés

par le navire belge, dans le cas de l'application de la loi belge, sont plus grands ou moins grands que la moitié.

M. LE PRÉSIDENT. — C'est bien ainsi que nous l'entendons.

M. ASSER. — Je me demande si cette façon de résoudre le conflit n'est pas un remède pire que le mal. Je vais me permettre de revenir au point de départ. Du moment qu'il s'agit de plusieurs navires, du moment surtout qu'il s'agit de deux navires débiteurs, il est presque impossible de ne pas appliquer une seule loi. On ne peut appliquer à la fois les lois des deux débiteurs. On a décidé que la loi du pavillon serait maintenue en cas d'abordage, en général; et je me soumets. Ce que je demande seulement c'est que, dans le cas que je viens de citer, on déroge à la règle pour s'en tenir à la loi du tribunal saisi. Ce serait moins compliqué.

M. LE PRÉSIDENT. — Ce que dit M. Asser est exact. Le mode de juger le plus simple est celui qu'employa Salomon. La loi anglaise ressemble un peu à celle que pratiquait Salomon. Dès qu'il y a faute, elle s'inquiète peu de savoir si les deux fautes sont égales.

Comme Salomon, elle fait masse des dommages et coupe la masse en deux. Il suffit donc que l'enquête démontre une réciprocité de fautes pour que le juge soit en mesure de trancher le litige.

La loi belge fait porter l'enquête non pas seulement sur l'existence des fautes, mais sur le degré des fautes respectives. Il faudra donc, si les règles proposées doivent être appliquées à une collision entre navire anglais et navire belge, il faudra que l'enquête aille jusqu'au bout et qu'elle mette le juge en mesure de décider non seulement si des fautes existent, mais dans quelle proportion elles ont été commises.

Je suppose que l'enquête démontre que 2/3 de la faute sont du côté du navire belge, 1/3 seulement du côté du navire anglais. Le navire anglais ne peut imposer 2/3 de la masse au navire belge, bien que la loi belge lui fasse supporter les 2/3; le navire belge lui répondra : « Vous ne pouvez obtenir, étant le moins coupable, plus que vous ne devriez payer, étant le plus coupable; je corrige la loi belge par la loi anglaise. » Réciproquement, si l'enquête démontre que la faute du navire belge n'est que de 1/3, celle de l'anglais 2/3, l'anglais défendeur ne devra payer que moitié du dommage parce qu'on lui appliquera sa loi, la plus favorable des deux. C'est la seule façon de trancher équitablement les deux

procès. Cela paraît un peu compliqué, mais nous respectons l'égalité : nous appliquons à chacun la plus favorable des lois en présence.

La deuxième partie du § 9e est mise aux voix et adoptée.

La séance est levée à midi.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Séance du 3 octobre 1888.

PRÉSIDENCE DE M. VICTOR JACOBS.

La séance est ouverte à 91 /4 heures.

MM. BONNEVIE et VAN MEENEN remplissent les fonctions de secrétaires.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous avons arrêté les règles à proposer pour résoudre les conflits de lois en cas d'abordage, quant aux navires. Il nous reste à résoudre ces questions lorsqu'il s'agit des personnes et des biens mis à bord : du chargement, de l'équipage, des passagers. Jusqu'à présent nous avons procédé presque unanimement. Nous voilà arrivés à des questions qui ont donné lieu, en Commission, à de vives discussions.

Je vous propose de discuter séparément la question relative aux personnes et celle relative au chargement.

M. SIEVEKING. — Je vais proposer un amendement qui a déjà été produit en Commission.

Il a été repoussé, il est vrai, par la majorité, mais j'ose espérer de vous un accueil bienveillant.

Je vous propose de supprimer les mots « et des facultés ».

M. LE PRÉSIDENT. — Nous ne parlerons donc pas, pour le moment, des passagers et de l'équipage.

M. SIEVEKING. — Pour mieux éclaircir le sens de l'amendement, je propose d'ajouter à la fin du texte : « cette restriction ne » s'applique pas au propriétaire de la cargaison. »

Voici la portée de l'amendement. Ce qu'on a appelé le correctif est, dans la proposition de la Commission, déclaré applicable au navire et à la cargaison.

On dit que, quoique le principe fondamental soit que le demandeur, en cas d'abordage, suive la loi du pavillon de son adversaire, il ne doit pourtant pas être admis à réclamer plus que la loi de son propre navire lui accorde. Le principe fondamental

sanctionné à Anvers et que vous avez consacré par votre résolution est le suivant : les obligations du navire, en cas d'abordage, et les indemnités dues à raison de cet abordage, sont déterminées par la loi du navire débiteur. Quelles sont les raisons pour lesquelles ce principe se recommande à l'équité et au bon sens?

La loi du pavillon d'un navire, c'est la loi de l'armateur.

Dans tous les pays civilisés, la législation porte que l'armateur d'un navire qui porte le pavillon du pays doit être un citoyen de ce pays. Donc, le sens de ce principe c'est qu'il n'est que juste de juger l'armateur d'un navire d'après la loi de sa patrie.

C'est le même principe qui a inspiré la restriction.

Quant au navire créancier on lui dit que, si la loi de la patrie de l'armateur créancier lui accorde moins que ce qu'il peut réclamer d'après la loi de la patrie de son débiteur, il n'est que juste qu'il soit assujetti aux restrictions imposées par la loi de sa propre patrie.

Personne ne peut se plaindre si on le juge d'après la loi de son pays.

Je crois ce principe juste si on l'applique au navire; moins juste si on l'applique à la cargaison.

Le propriétaire de la cargaison n'est pas logiquement et nécessairement de la patrie du navire. Dans la plupart des cas il y a d'ailleurs un grand nombre de propriétaires de la cargaison, et la proposition qui vous est soumise vous demande d'assujettir le propriétaire ou les propriétaires de la cargaison aux règles imposées par la loi du pavillon du navire qui la contient. La raison de ceci ne peut être un principe de justice et d'équité; il faut une autre raison pour assujettir la cargaison à la loi du pavillon du navire où elle se trouve. On a dit que le propriétaire du navire a le droit de choisir le pavillon de son navire; qu'il doit, par conséquent, suivre la loi du pavillon du navire qu'il a choisi; il s'est, pour ainsi dire, marié avec le navire.

Le chargeur qui affrète un navire peut être dans le cas de choisir le navire; mais il l'est rarement. Le choix du pavillon dépend des circonstances : le chargeur doit prendre le navire qui demande un fret acceptable. Il n'a pas toujours son libre choix. Cette sorte de mariage entre la cargaison et le navire est contracté seulement entre l'affréteur et le navire. C'est le contrat d'affrètement qu'on assimile au contrat de mariage. Admettons qu'il est juste de prendre la loi du pavillon du

navire pour régler les rapports entre les parties contractantes; mais ici il s'agit des conséquences d'un délit commis par un tiers. Il ne s'agit pas des rapports entre le navire abordeur et la cargaison du navire abordé. Il est vrai que l'abordage peut être causé par la faute du propre navire, c'est-à-dire du navire de la cargaison; alors la question ne se soulève pas parce que les réclamations de la cargaison contre le propre navire sont régies par la loi du pavillon.

La question se soulève seulement pour la contestation entre la cargaison et le navire d'un tiers. Il n'y a pas de contrat entre eux deux, il n'y a pas de mariage, ce sont des étrangers.

Les cargaisons sont souvent vendues en cours de voyage; l'acheteur est tout à fait étranger aux armateurs des navires en collision.

Il n'a pas choisi le navire, il a acheté le connaissement signé par le capitaine d'un navire qui porte tel ou tel pavillon.

Cette raison n'est pas suffisante pour dire qu'il est juste que la cargaison soit soumise aux restrictions imposées par la loi du pavillon du navire qui la porte.

Il faut s'attacher au principe fondamental et se borner à suivre la loi du pavillon du navire débiteur. Si le principe de la nationalité était appliqué à la cargaison, il ne faudrait pas dire « la loi du pavillon du navire » mais la « loi de la patrie de la cargaison ».

Ce serait impossible parce que la patrie de la cargaison n'est pas unique, le cas étant fréquent où elle appartient à plusieurs. Cela ferait naître des difficultés insolubles.

La chose la plus simple serait de s'attacher au principe fondamental et de dire simplement : « La demande de la cargaison » contre un navire tiers qui a causé l'abordage est gouvernée par » la loi du pavillon de l'abordeur ».

Cela n'est pas en opposition avec la résolution du Congrès d'Anvers, car à Anvers on n'a pas parlé de la cargaison.

La solution que je propose est d'accord avec les principes sanctionnés à Anvers et ici. Elle est la plus simple.

Il suffit, pour exprimer mon idée, de supprimer les mots « et des facultés » et d'ajouter à la fin du § 9 : « Cette restriction » ne s'applique pas au propriétaire de la cargaison ».

M. le Président. — Vous venez d'entendre une cloche. Je vais vous faire entendre l'autre.

Je suis l'auteur de la proposition que la Commission a faite sienne, je demande à la développer en quelques mots. Je ne désespère pas de convaincre l'honorable M. Sieveking lui-même parce que, je le reconnais, les meilleures raisons à l'appui de la proposition n'ont pas été données en Commission; c'est la réflexion qui m'y a conduit.

Quel est le principe admis pour le corps des navires et pourquoi l'a-t-on admis?

Vous avez admis que, lorsque deux navires se heurtent en mer, la loi doit établir l'égalité entre eux.

Qu'ils soient demandeur ou défendeur, il faut qu'ils puissent réclamer l'un et l'autre dans la même mesure.

Pour établir cette égalité entre les deux navires en collision, vous vous êtes dit : quand deux législations différentes seront en présence, nous prendrons un niveau commun pour l'appliquer aux deux parties; quand les niveaux sont différents, il faut, pour en appliquer un seul aux deux navires, prendre dans les deux cas le niveau supérieur ou inférieur. Nous prenons le niveau inférieur parce qu'il paraît juste de faire la part plus belle à celui qui se défend qu'à celui qui attaque.

Cette décision, en principe, a été adoptée hier par votre Section presqu'à l'unanimité. C'est un principe de justice et d'égalité qui vous a convaincu. Vous vous êtes dit que le navire, lorsque, à raison d'une collision, il demande une indemnité, doit obtenir exactement ce qu'on pourrait lui demander à raison de ce même fait si, au lieu d'être demandeur, il était défendeur.

Il s'agit maintenant de déterminer ce que l'on peut demander lorsqu'on fait partie de l'équipage, qu'on est passager ou propriétaire de la cargaison d'un navire, et que l'on a été victime d'un abordage causé par un autre navire?

Pour résoudre cette question il faut se demander ce que cet autre navire pourrait réclamer du membre de l'équipage, du passager, du propriétaire de la cargaison si, par leur faute, cet autre navire subissait un abordage? Ils ne doivent pouvoir réclamer plus, étant demandeurs, que ce navire ne pourrait leur réclamer s'ils étaient défendeurs. Ainsi le veut l'égalité.

M. Sieveking a choisi habilement l'hypothèse la plus favorable, celle dans laquelle la faute se conçoit le moins, l'hypothèse de la cargaison. Je vais commencer, au contraire, par l'hypothèse opposée, celle où la collision est imputable à l'équipage. Le

propriétaire du navire n'est pas alors responsable en première ligne; il est civilement responsable des fautes personnelles des membres de l'équipage; examinons l'hypothèse où la collision provient de la faute d'un membre de l'équipage.

Prenons l'exemple le plus naturel : le capitaine est en faute; le navire abordé lui réclame des indemnités. Sur quelles bases seront-elles calculées? Sur les bases que nous avons admises hier pour le propriétaire du navire, c'est-à-dire la loi de l'abordeur corrigée par la loi de l'abordé.

On ne comprendrait même pas que, s'adressant à la fois au capitaine responsable et au propriétaire du navire, civilement responsable, l'abordé réclamât au principal auteur de la faute d'autres indemnités qu'à son commettant civilement responsable.

Supposons qu'un autre membre de l'équipage ait commis la faute : que le timonier, le mécanicien, la vigie, soient personnellement responsables de l'abordage.

Dans quelle mesure l'abordé réclamera-t-il à cette vigie, à ce mécanicien, à ce membre de l'équipage qui est en faute, des indemnités?

Nous sommes tous d'accord pour dire que, dans ce cas, on lui réclamera des indemnités d'après la loi de l'abordeur corrigée par la loi de l'abordé.

Messieurs, que ces personnes sont défenderesses ou demanderesses, auteurs ou victimes d'un abordage, n'est-il pas juste qu'on leur dise, comme on le dit au navire : Quand vous étiez défendeur vous pouviez apporter à la loi de l'abordeur le correctif de la loi de l'abordé; aujourd'hui que vous êtes demandeur, il est juste qu'on vous traite de la même façon?

Un passager peut lui-même être cause d'un abordage. Il peut, par imprudence, mettre le feu à bord. L'incendie rend nécessaires certaines manœuvres précipitées; un abordage se produit, tandis qu'on jette le navire à la côte pour essayer de le sauver.

L'auteur de la faute c'est le passager. Le passager, auteur de la faute, responsable de tous les dommages, profitera du correctif. Le jour où le passager est victime d'une faute, n'est-il pas juste de lui appliquer, à lui demandeur, ce même correctif dont il bénéficie quand il est défendeur?

Pour la cargaison, l'hypothèse d'une faute est plus difficile à concevoir. Il se présente cependant des marchandises qui, à raison de leur vice propre, occasionnent un incendie qui peut amener le

navire à prendre des mesures précipitées et se heurter contre un autre navire.

Qui est en faute?

Le propriétaire de la cargaison. Il bénéficie du correctif.

N'est-il pas juste, lorsqu'il réclame des indemnités, qu'on lui oppose également le correctif?

Nous avons voulu établir l'égalité, déterminer un niveau commun applicable à tous les intérêts engagés dans l'abordage, qu'ils soïent demandeurs ou défendeurs.

Vous avez admis ce niveau commun pour le corps des navires. Je vous demande de l'établir lorsqu'il s'agit des personnes se trouvant à bord ou de la cargaison.

Ces considérations n'ont pas toutes été développées en Commission. M. Sieveking a indiqué les autres considérations présentées à l'appui de la proposition; le mariage du navire et de la cargaison, l'acte volontaire du propriétaire du chargement qui le met à bord de tel navire sachant la loi qui le régit. Prenez l'hypothèse normale : un navire français, par exemple, ayant un chargement français et un équipage français. Le correctif peut-il être opposable au propriétaire du navire, sans l'être au propriétaire du chargement ni à l'équipage? Ce serait un manque de logique.

Vous avez entendu, Messieurs, les deux cloches. A vous de juger entre elles.

M. Picard. — Si j'ai bien compris M. Sieveking, c'est toujours la loi de l'abordé qu'il applique aux passagers et aux propriétaires de la cargaison.

M. le Président. — M. Sieveking admet, en effet, la règle admise pour les navires, mais il repousse le correctif adapté à cette règle.

M. Clunet. — La loi de l'abordeur, c'est la loi du défendeur.

M. le Président. — Nous nous servons indistinctement des mots abordeur et défendeur. C'est la même idée que nous rendons par des expressions différentes.

— L'amendement de M. Sieveking est mis aux voix et rejeté.

La proposition de la Commission est mise aux voix et adoptée.

— L'article 1er est donc rédigé de la manière suivante :

Art. 1er. La loi du pavillon servira à déterminer :

1o Les droits réels dont le navire est susceptible;

2o Les modes d'acquisition, de transmission et d'extinction des

droits réels ainsi que les formalités à remplir pour ces acquisition, transmission et extinction, sauf ce qui est dit au § 7° ci-dessous;

3° *Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite;*

4° *Les créances privilégiées sur le navire et leur rang;*

5° *Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et l'équipage;*

6° *L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage;*

7° *Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse; sauf à se conformer, quant aux formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces formalités.*

8° *Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires, alors même que cette assistance serait continuée dans les eaux intérieures;*

9° *Les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage en mer et les indemnités dues par chacun de ces navires. Néanmoins, les personnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abordage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement ni des indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires, dans les cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités n'en seraient pas solidairement tenus.*

Article 4.

En cas de changement de pavillon, la loi applicable sera celle du pavillon que portait le navire au moment où le droit a pris naissance.

Discussion en commission.

M. Aunon y Villalon propose de dire que la loi applicable est celle que portait *légalement* le navire au moment où le droit a pris naissance.

Plusieurs membres font remarquer que cette addition est inutile; il va

de soi qu'il s'agit du pavillon que le navire est en droit de porter, de son pavillon légal.

L'amendement est mis aux voix et adopté.

M. Jacobs propose de tranférer cet article à la fin du chapitre des conflits de lois et de le rédiger ainsi : *Toutes les fois que, en vertu des dispositions qui précèdent, il faut suivre la loi du pavillon, la loi applicable est celle du pavillon que portait légalement le navire au moment où le droit a pris naissance.*

Cette proposition est adoptée.

Article 5.

L'abordage et l'assistance dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures, sont régis par la loi du lieu où ils se produisent.

Cette loi détermine les fins de non-recevoir et les prescriptions.

Article 6.

Si l'abordage a eu lieu en mer, le capitaine conserve son droit en réclamant dans les termes et délais prescrits par la loi de son pavillon, par celle du navire abordeur ou par celle du premier port de relâche.

Discussion en commission.

La Commission décide de discuter, en même temps que l'art. 6, la seconde partie de l'art. 5 relative aux fins de non-recevoir et aux prescriptions.

M. Sieveking propose la suppression de l'article 5.

Il ne pense pas qu'il soit indispensable de s'occuper des conflits nés dans les eaux intérieures.

Si la Commission est d'avis de s'en occuper, il croit qu'elle ne peut se rallier à la solution proposée.

Celle-ci donnerait lieu à de grandes difficultés d'application. Supposons un navire qui prête son assistance en pleine mer, la continue en entrant dans le fleuve, et l'achève au port; il faudra appliquer trois lois différentes : la loi du pavillon, la loi du fleuve et la loi du port.

D'autre part, il n'y a aucune raison de distinguer d'après le lieu où l'abordage se produit. Il s'agit, dans tous les cas, de bâtiments de mer qui ont une nationalité propre. Si ces navires ont la même nationalité, pourquoi leur imposer une loi étrangère ? S'ils sont de nationalités différentes, mais que, sur le point en litige, leurs législations sont les mêmes, pourquoi leur en appliquer une autre ?

On a dit qu'il fallait faire une concession à l'Angleterre; mais les Anglais ne sont pas jaloux de l'application de leur loi nationale à des navires étrangers.

Au surplus, l'application de la loi du pavillon est équitable; le débiteur, dans ce système, étant jugé par la loi de son pays, n'a pas à se plaindre.

M. Rolin-Jaequemyns dit qu'il y aurait une lacune dans l'œuvre du Congrès si l'on supprimait l'art. 5; les abordages dans les eaux intérieures sont nombreux.

Quant au fond, il est d'avis que la solution proposée est conforme aux principes généraux du droit.

Il s'agit non d'une convention, mais d'un fait qui donne naissance à des droits; et, d'après les principes généraux, il faut appliquer à ce fait la loi du lieu où il se produit. Qu'on suive la loi du pavillon dans la pleine mer, c'est-à-dire dans une eau neutre; et qu'on la suive même dans la mer territoriale, on le conçoit; mais il n'existe pas de raison suffisante pour déroger au droit commun en ce qui concerne les obligations nées dans les eaux intérieures.

M. Jacobs fait remarquer que la solution proposée a été adoptée par le Congrès d'Anvers; il a pensé qu'il n'y avait pas de raison suffisante pour déroger à la souveraineté des États dans un territoire qui n'est pas neutre.

La solution adoptée par le Congrès n'a donné lieu à aucune protestation. Or, il ne faut pas facilement revenir sur une proposition qui a été ainsi tacitement ratifiée par l'opinion publique.

M. Jacobs se rallie aux observations de M. Rolin-Jaequemyns quant à l'abordage, qui est un délit ou un quasi-délit; mais il ne lui paraît pas que ces considérations soient décisives pour l'assistance qui est un quasi-contrat.

Il y a aussi entre l'abordage et l'assistance cette différence que l'assistance, ainsi que M. Sieveking l'a fait observer, peut commencer en mer et s'étendre dans le fleuve et jusqu'au port.

Il faut bien alors déterminer quelle sera la loi applicable, car il ne peut être question de les appliquer toutes trois à la fois.

Il propose de compléter l'article en disant que, dans ce cas, la loi applicable est celle du lieu où l'assistance a commencé.

M. Clunet dit que le Congrès n'a pas à s'occuper du cas où les navires sont de même nationalité, mais seulement des conflits entre navires de nationalités différentes.

M. Aunon y Villalon développe l'amendement suivant proposé par les délégués espagnols :

« L'abordage et l'assistance entre navires de nationalité différente dans » les ports, fleuves et autres eaux intérieures sont régis par la loi du lieu » où ils se produisent.

» L'abordage et l'assistance entre navires de même nationalité sont en tous » cas régis par la loi du pavillon. »

Si les navires sont de même nationalité, il n'y a pas conflit et il n'y a aucune raison pour ne pas leur appliquer la loi de leur nationalité.

M. SIEVEKING dit que la règle que la loi du délit est celle du lieu où le délit a été commis comporte une distinction. S'agit-il de savoir s'il y a délit (par exemple, dans un abordage, y a-t-il infraction relativement aux feux?); il faut appliquer la loi du lieu où le fait se produit. S'agit-il de régler les conséquences du fait, il en est autrement : si les navires sont de même nationalité, on comprend difficilement qu'on leur applique une autre loi que la leur; s'ils sont de nationalités différentes, et que la loi d'aucun d'eux n'accorde quelque chose, on ne voit pas pourquoi ils pourraient obtenir une indemnité, par ce seul fait que l'événement s'est produit dans les eaux intérieures d'un État étranger.

Sans doute la loi du pays doit être respectée par tous ceux qui s'y trouvent; mais ce n'est pas la question, et il importe uniquement de déterminer les conséquences pécuniaires de l'infraction commise.

On invoque encore la souveraineté des États; mais qu'importe à un gouvernement que deux étrangers s'arrangent entre eux comme ils l'entendent?

M. ROLIN-JAEQUEMYNS, répondant aux observations présentées par M. Clunet, dit qu'il y a conflit de lois même quand les navires sont de même nationalité; en effet, il faut se demander s'il convient d'appliquer la loi des navires ou celle du lieu où l'événement s'est produit.

Aux observations présentées par M. Sieveking, il répond que la règle de droit commun, invoquée par M. Sieveking, n'est pas seulement vraie pour les lois et règlements de police, mais aussi pour les conséquences du fait. C'est ainsi qu'en matière d'accidents de chemin de fer il faut appliquer la loi du lieu où l'accident s'est produit.

M. CLUNET fait remarquer qu'on ne peut assimiler une collision entre navires dans des eaux intérieures à une collision sur terre entre deux trains. Dans nos idées, le navire a une personnalité, non seulement en mer, mais même dans l'intérieur d'un État. C'est en quelque sorte une personne. Il ne peut cependant se rallier à l'opinion de M. Sieveking.

M. JACOBS se prononce contre le moyen terme proposé par M. Aunon y Villalon. Il comprend le système absolu de M. Sieveking; ce système est logique; mais il ne peut admettre une décision différente suivant les cas. On oublie que, dans cette question, ce n'est pas seulement le navire qui est en jeu mais aussi la cargaison.

MM. AUNON Y VILLALON et CLUNET font observer que la cargaison a suivi la loi du pavillon.

M. CONSTANT croit qu'il faut, pour les conséquences de l'abordage, se conformer à la loi du pavillon; tandis que, pour déterminer s'il y a faute, il faut suivre les règlements du lieu où l'abordage s'est produit. Il propose la rédaction suivante à laquelle M. Sieveking se rallie.

« L'abordage dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures est également régi par la loi du pavillon, sauf à tenir compte, pour déterminer s'il y a eu faute, des règlements de police ou lois du lieu où l'abordage s'est produit ».

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que le vote de l'article 5 doit être divisé.

A. — Résolution relative à l'abordage.

Il met aux voix :

1° L'amendement de MM. Constant et Sieveking. Il est rejeté par 5 voix contre 5.

2° *a*) Le premier alinéa de l'amendement des délégués espagnols restreint, par eux, aux navires de nationalité différente qui n'ont pas la même législation; car, si la législation était la même, le cas devrait être assimilé à celui de navires de même nationalité, prévu par l'alinéa 2.

b) Le deuxième alinéa de l'amendement des délégués espagnols.

L'amendement mis aux voix est rejeté.

3° Le texte de la commission. Il est adopté par 6 voix contre 4.

B. — Résolution relative à l'assistance.

M. JACOBS propose la rédaction suivante : « La loi applicable à l'assistance est celle du lieu où elle a commencé ».

M. ROLIN-JAEQUEMYNS dit qu'il est souvent difficile de déterminer le lieu où l'assistance a commencé.

M. JACOBS répond que cette difficulté est rare; il n'arrivera pas souvent que l'assistance commencera juste à la limite; on pourra recourir aux énonciations du livre de bord.

M. LYON-CAEN fait également remarquer que cette difficulté ne se présentera guère; la mer territoriale est assimilée à la pleine mer; et quant à l'entrée des fleuves, on la distingue assez nettement.

M. SIEVEKING fait observer que, si l'on ne veut pas appliquer diverses législations, il faut bien se borner à considérer le lieu où l'assistance commence. On ne pourrait prendre le lieu où elle finit, car on serait libre de la faire finir où l'on veut.

M. CLUNET propose de supprimer le n° 8 de l'art. 1er qui a été voté et de régler, par un même article, l'assistance en mer et dans les eaux intérieures.

M. LYON-CAEN répond qu'il vaut mieux ne pas le faire et comprendre dans la même disposition tous les points réglés par la loi du pavillon.

M. MARTIN propose d'ajouter à l'art. 1er, n° 8 : « alors même que cette assistance serait continuée dans les eaux intérieures ».

Cette proposition est adoptée.

M. CLUNET propose la rédaction suivante : « L'assistance prêtée dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures est régie par la loi du lieu où elle se produit ».

Cette rédaction est adoptée.

Art. 5, 2e partie. — « Cette loi détermine les fins de non-recevoir et les prescriptions. »

Art. 6. — « Si l'abordage a eu lieu en mer, le capitaine conserve son droit en réclamant dans les termes et délais prescrits par la loi de son

pavillon, par celle du navire abordeur ou par celle du premier port de relâche. »

M. Clunet dit que le motif de l'art. 6 est de se relâcher de la rigueur actuelle qui sacrifie souvent les droits des parties. Il propose d'étendre la disposition de l'art. 6 à l'assistance dont il est parlé à l'art. 5.

M. Jacobs dit que la Commission ayant voté, à l'art. 5, la loi du lieu pour le fond du droit, il paraît logique de prendre la même loi pour l'exercice de ce droit.

La raison de l'art. 6 est surtout que le capitaine peut ne pas trouver, dans le port de relâche, des jurisconsultes capables de lui indiquer la marche à suivre d'après la loi de son pavillon. Cette raison n'existe pas pour l'abordage dans les eaux intérieures où le capitaine trouvera aisément quelqu'un pour lui faire connaître la loi du lieu. La proposition de M. Clunet va, d'ailleurs, à l'encontre de la pratique générale en matière d'abordages dans les eaux intérieures et ce sont les plus fréquents.

M. Clunet dit qu'on dérogerait plus à la pratique en adoptant la disposition finale de l'art. 5, puisque l'Angleterre et l'Allemagne n'ont pas les courts délais de prescription.

M. Rolin-Jaequemyns propose l'amendement suivant :

« Si l'abordage a eu lieu en mer, les réclamations doivent être formées dans les délais prescrits par la loi du demandeur et après accomplissement des formalités qu'elle exige. »

M. Clunet propose la rédaction suivante :

« En quelque lieu que l'abordage se soit produit, le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi de son pavillon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port de relâche. »

Cette rédaction est adoptée.

La même rédaction est, *mutatis mutandis*, adoptée pour l'assistance.

M. Aunon y Villalon propose d'ajouter à l'art. 6 un alinéa ainsi conçu :

« Le réglement des avaries doit, sauf convention contraire, se faire d'après la loi du pavillon. »

M. Lyon-Caen propose de dire que « le réglement des avaries se fait d'après la loi du port où le chargement est délivré. »

Cette proposition a été adoptée par le Congrès d'Anvers. On a dit que cette règle, étant aujourd'hui universellement admise, il n'y avait pas lieu d'en faire l'objet d'une convention internationale; mais M. Lyon-Caen est d'avis que, cette pratique étant sujette à critique, il y a lieu de se prononcer.

Il a combattu la solution adoptée au Congrès d'Anvers et il pense encore que cette solution n'est pas la meilleure; toutefois, il ne demande pas qu'elle soit de nouveau discutée, parce qu'il y a peu de chance de la faire changer.

Les délégués espagnols ne partagent pas cette idée et proposent un amendement.

La Commission aura donç à décider d'abord s'il y a lieu de se prononcer

sur la question, et ensuite s'il y a lieu de rétablir la solution adoptée par le Congrès d'Anvers ou d'admettre l'amendement des délégués espagnols.

M. CONSTANT est d'avis que, puisqu'il y a deux amendements présentés, la Commission est saisie et que, dès lors, elle doit discuter et se prononcer.

M. JACOBS dit que la Commission organisatrice, en ne reproduisant pas le texte dont M. Lyon-Caen demande l'insertion, ne s'est pas inspirée seulement de la raison rappelée par lui, mais également de cette considération que l'avenir semble appartenir à la solution proposée par les délégués espagnols; elle n'a pas voulu compromettre cet avenir en insérant, sans grande utilité, dans une convention internationale, le texte voté à Anvers.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix la question de savoir s'il y a lieu de se prononcer sur la règle d'après laquelle devra être fait le réglement des avaries.

La Commission répond affirmativement.

M. AUNON Y VILLALON dit qu'on peut d'autant mieux revenir sur la solution votée au Congrès d'Anvers qu'elle n'a passé qu'à une faible majorité.

M. JACOBS répond que, si la majorité a été faible, toujours est-il que la question a fait, au Congrès d'Anvers, l'objet d'un débat très vif, dans lequel les jurisconsultes se sont trouvés en minorité; les hommes d'affaires ont emporté le vote.

Il croit qu'il n'y a aujourd'hui aucun espoir d'obtenir une majorité pour l'amendement de M. Aunon; s'il faut se prononcer, il y a lieu de rétablir le texte voté à Anvers, tout en faisant des réserves, si l'on veut, sur le caractère juridique de la solution.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS est d'avis que, puisque la Commission a à se prononcer, il y a lieu de voter sur le principe; il ne faut pas que l'on vote en faisant des réserves.

L'amendement des délégués espagnols est mis aux voix. Il n'est pas adopté.

M. LE PRÉSIDENT consulte ensuite la Section sur le point de savoir s'il y a lieu de reproduire le texte voté à Anvers, sans que l'adhésion de la Commission à cette proposition doive être considérée comme l'expression de son opinion sur le principe de la solution.

Adopté.

Les articles 2 et 3 sont donc rédigés comme suit :

ART. 2 — « L'abordage dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures est régi par la loi du lieu où il se produit.

» En quelque lieu que l'abordage se soit produit, le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi du pavillon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port de relâche.

» Le réglement des avaries se fait d'après la loi du port où le chargement est délivré. »

ART. 3. — » L'assistance prêtée dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures est régie par la loi du lieu où elle se produit.

» En quelque lieu que l'assistance se soit produite, le capitaine conserve tous ses droits contre l'assisté en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi de son pavillon, par celle du navire assisté, ou par celle du premier port de relâche. »

M. LE PRÉSIDENT fait part à la Commission d'une proposition additionnelle qui lui a été faite par M. Jitta (Hollande).

Les clauses de non-responsabilité, insérées dans un connaissement, sont, dans certains pays, considérées comme valables; dans d'autres, comme nulles.

M. JITTA propose d'ajouter une disposition réglant la loi d'après laquelle doit être résolue la question de savoir si la clause de non-responsabilité est valable.

M. DUGUIT dit que c'est un conflit de jurisprudences et non de lois.

M. LYON-CAEN répond qu'au fond c'est la même chose.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS est d'avis que la commission ne peut se prononcer au pied levé sur une question aussi grave ; d'autre part, cette question doit être résolue d'après les principes généraux des contrats : ce n'est pas une question spéciale au droit maritime.

La commission décide qu'il n'y a pas lieu d'examiner la question.

M. LYON-CAEN fait remarquer qu'il n'y a rien dans les dispositions votées, qui se rapporte à la compétence.

Il demande si la commission est d'avis de compléter à cet égard ses résolutions.

M. SIEVEKING répond que la loi à appliquer étant unique, les questions de compétence ne présentent plus grand intérêt.

M. CLUNET répond qu'à l'intérieur d'un pays la loi est nécessairement unique et que cependant il y a des questions de compétence. C'est qu'il y a, pour les plaideurs, des raisons de commodité. Dans les relations internationales, il en sera de même. La question offre donc un grand intérêt pratique. Toutefois, M. Clunet croit qu'il y a lieu de réserver la question, de même qu'on l'a réservée au Congrès d'Anvers.

On pourrait insérer dans la convention internationale un article spécial qui dirait quels sont les tribunaux compétents pour connaître des contestations entre les parties contractantes.

M. SIEVEKING craint que ces questions de compétence, outre qu'elles sont compliquées, ne soient de nature à rendre difficile l'accord des gouvernements. Chaque gouvernement sera jaloux de sa souveraineté. Il propose de ne pas décider cette question et de se borner à faire mention de la proposition au procès-verbal.

La proposition de M. Sieveking est adoptée.

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

« Art. 2. — L'abordage dans les ports, fleuves, et autres eaux intérieures est régi par la loi du lieu où il se produit

» En quelque lieu que l'abordage se soit produit, le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi du pavillon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port de relâche.

» Le réglement des avaries se fait d'après la loi du port où le chargement est délivré. »

M. LYON-CAEN. — Je propose la division de l'art. 2 (art. 5 du projet primitif). Je propose de faire de chacun de ces alinéas un article distinct parce que les matières sont différentes.

Cette proposition étant adoptée, M. Lyon-Caen fait rapport sur l'alinéa 1er de l'art. 2.

Dans l'art. 1er, n° 9°, on a prévu le cas où l'abordage aurait lieu en mer.

Dans l'art. 2, al. 1er, on prévoit le cas opposé, le cas où l'abordage a lieu dans les eaux intérieures. Pour le cas où l'abordage a lieu en mer vous venez de décider, avec une restriction, qu'il y a lieu d'appliquer la loi du pavillon du navire abordeur.

Quand l'abordage a lieu dans les eaux intérieures, la Commission vous propose d'adopter, conformément à ce qui avait été admis au Congrès d'Anvers, que ce ne sera pas la loi du pavillon qui sera applicable, mais la loi locale.

Cette solution n'a pas passé dans la Commission sans une assez vive opposition. Il a été proposé de ne pas faire de distinction entre l'abordage qui a lieu dans les eaux intérieures et l'abordage qui a lieu en mer.

Des membres de la Commission nous ont dit : pourquoi ne pas appliquer une règle semblable dans les deux hypothèses ? Pourquoi ne pas appliquer la loi du pavillon du navire abordeur avec la restriction qui a été admise ?

Cela serait plus simple.

On a ajouté, à titre de considération pratique, qu'il est bien des hypothèses dans lesquelles on ne conçoit pas l'intérêt qu'il peut y avoir à appliquer la loi locale.

On nous a notamment cité le cas suivant : si l'abordage se produit dans les eaux allemandes entre deux navires français, quel intérêt a l'Allemagne à ce qu'on applique à l'abordage, qui a lieu

entre ces deux navires qui lui sont complètement étrangers, la loi allemande ?

Pourquoi ne pas appliquer la loi du pavillon des deux navires ?

On a ajouté que, lorsque les navires sont de nationalité différente, mais pas allemands, en supposant toujours l'abordage dans les eaux intérieures allemandes, l'Allemagne n'a aucun intérêt à l'application de la loi allemande.

Pourquoi ne pas appliquer le principe général ?

La Commission ne s'est pas arrêtée à ces objections que je résume parce qu'elles vous seront présentées ici avec plus de développement.

La Commission a pensé que, quoique nous soyons ici dans une matière spéciale, il y a cependant un certain intérêt pratique, au point de vue de l'adoption future par les divers gouvernements de nos résolutions, à maintenir ce qu'on considère aujourd'hui comme les principes généraux du droit.

Lorsqu'un délit ou un quasi-délit est commis dans un lieu, c'est la loi de ce lieu qui détermine les conséquences du délit. On a dit : quand une collision se produit non plus dans les eaux intérieures, mais dans la rue, entre deux voitures par exemple, ne va-t-il pas de soi qu'on applique la loi du lieu dans lequel la collision s'est produite ?

Pourquoi appliquer aux navires une règle différente. Cela est tiré de la règle générale suivant laquelle les conséquences du délit se règlent d'après la loi du pays dans lequel le fait s'est produit.

En cas d'abordage dans les eaux intérieures on doit appliquer non pas la loi du pavillon mais la loi du lieu.

Je dois ajouter que, dans le sein de la Commission, des membres ont proposé de décider d'une façon absolue et sans restriction que, dans le cas d'abordage dans des eaux intérieures, on devrait appliquer la loi du pavillon ; mais les membres espagnols nous ont proposé une distinction pour le cas d'abordage dans les eaux intérieures. Ils nous ont proposé dans ce cas, lorsque l'abordage a lieu entre navires de même nationalité, d'appliquer la loi du pavillon ; et, lorsque l'abordage a lieu entre navires de nationalités différentes, d'appliquer la loi locale.

La Commission a écarté ce système intermédiaire. Elle s'en est tenue au principe du droit commun.

M. Constant. — J'ai demandé la parole sur l'article 2 pour

reprendre, devant l'assemblée, l'amendement que j'ai eu l'honneur de déposer en Commission.

Cet amendement a été repoussé par 5 voix et admis par 5; en réalité il a été repoussé par parité de suffrages.

Comme le disait tout-à-l'heure l'honorable rapporteur, on demande, lorsque l'abordage a lieu non plus en mer mais dans les eaux intérieures, une dérogation à cette loi du pavillon à laquelle nous nous rallions toujours le plus volontiers. Le motif capital qui a entraîné la Commission à vous proposer de dire que l'abordage dans les eaux intérieures doit être régi par la loi du lieu, a été celui que nous présentait M. Rolin-Jaequemyns, lorsqu'il faisait observer qu'au point de vue des principes généraux du droit on admettrait difficilement une distinction selon qu'un délit ou un quasi-délit est commis sur terre ou dans des eaux intérieures; que ce ne soit pas la loi locale qui régisse les effets de ce délit. En examinant les termes de l'amendement espagnol, on comprend que, quand l'abordage a lieu entre navires de même nationalité, il n'y a pas intérêt à faire prévaloir la loi locale et que la loi du pavillon peut être admise; mais, entre navires de différentes nationalités, on tient à la loi du lieu. Pourquoi?

Voici un navire belge et un navire anglais. L'abordage a lieu dans le port du Hâvre. Le débat sera porté devant le tribunal anglais ou belge. Pourquoi la loi française serait-elle invoquée? Où est le grand intérêt?

Je comprends cependant qu'il faut tenir compte de la règle posée et voici l'amendement que je propose :

« L'abordage dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures est également régi par la loi du pavillon; sauf à tenir compte, pour déterminer s'il y a eu faute, des lois et règlements de police du lieu où l'abordage s'est produit. »

Cette rédaction donne satisfaction dans des limites suffisantes aux deux opinions qui se sont produites; d'une part, nous restons fidèles à la loi générale du pavillon qui ne se justifierait peut-être pas si on faisait abstraction de tous les règlements de police locale; et, de l'autre, nous donnons satisfaction aux partisans de l'autre opinion en appliquant la loi du lieu quant aux règlements de police locale.

M. Clunet. — Je n'ai pas grand chose à ajouter à la proposition de M. Constant et aux excellentes raisons qu'il a données.

Nous avons admis que c'était la loi du pavillon qui devait régir

la nature de l'abordage et, chaque fois qu'une dérogation à cette règle a été présentée, elle n'a pas recueilli les suffrages de l'assemblée.

Je me demandais pourquoi, ce principe étant admis, il y aurait lieu de faire une exception aussi grave dans l'hypothèse prévue par l'art. 2?

La raison ne nous apparaît pas. Il nous semble que la loi générale doit être maintenue. On ne peut concevoir des règles différentes pour des navires qui entrent en abordage dans des eaux intérieures quand ces navires sont de même nationalité.

Pourquoi leur appliquer la loi locale?

Qu'est-ce que la loi locale a à faire dans cet abordage?

La loi locale ne peut s'entendre que d'un règlement de police qui doit toujours être observé. Ces règlements assujettissent tous les navires et leur violation mettrait en faute le non-observant. Ceci étant sauvegardé, pour les droits privés qui résultent de l'abordage, quelle raison y a-t-il, parce que le fait s'est produit dans des eaux intérieures, d'appliquer à ces navires une autre loi que celle qui leur serait appliquée si l'abordage avait lieu en haute mer, c'est-à-dire la loi de leur pavillon?

Deuxième hypothèse : Les navires sont de nationalité différente. La collision a lieu. Qu'est-ce que la loi locale des eaux intérieures où l'événement s'est produit a à faire avec le règlement des intérêts privés qui va se liquider devant un tribunal peut-être différent de celui qui a été le théâtre de l'accident?

Encore une fois, l'un et l'autre, d'après la règle que nous avions posée, n'avaient qu'à observer la loi de leur pavillon et notre principe retrouve toute sa force.

Il me semble que c'est la règle du bon sens. En tout cas, elle est la plus conforme au principe que vous avez posé et nous ne voyons aucune raison sérieuse et juridique d'y déroger.

M. Mille y Suarez. — Je voudrais appuyer l'amendement des délégués espagnols à l'art. 5.

Cet amendement est ainsi conçu :

« L'abordage et l'assistance entre navires de nationalité différente dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures sont régis par la loi du lieu où ils se produisent.

» L'abordage et l'assistance entre navires de même nationalité sont en tous cas régis par la loi du pavillon. »

Nous sommes tous d'accord sur la convenance de maintenir la

loi du pavillon pour autant qu'il soit possible et jusqu'à ce que des raisons très puissantes nous portent à l'abandonner.

Je sais bien que, dans la sphère essentiellement pratique et utilitaire du commerce, on voudrait sacrifier ce principe et se passer de la loi du pavillon toutes les fois qu'il contrarie certaines habitudes. Quand il faudra résoudre un conflit entre navires de nationalité différente, nous admettons qu'on ne prenne pas la loi du pavillon. Mais lorsqu'il s'agit d'un abordage entre navires de même nationalité, alors les conflits n'existent pas parce qu'il n'est question que de gens qui sont censés avoir adopté la loi du navire du moment où ils lui ont confié leurs marchandises. Dans ce cas, il n'y a aucune raison de faire exception aux principes généraux du droit et de soustraire les navires à l'action légitime du droit de leur pays.

Non seulement la loi du pavillon satisfait les exigences scientifiques, mais encore elle a des avantages pratiques importants. La loi du pavillon fixe définitivement les conséquences des accidents, de sorte que les navires et les intéressés connaissent d'avance leurs droits et leurs devoirs en matière d'abordage.

Je crois qu'il ne convient pas d'en laisser le réglement au hasard qui peut entraîner le navire dans n'importe quel port.

En jugeant l'abordage survenu dans un port, il faudra toujours tenir compte des règles spéciales de police et de navigation du lieu pour la classification technique du fait, pour résoudre la question de savoir si l'abordage a été ou non fautif; mais, quant à la question juridique, il n'y a aucune raison pour ne pas observer la loi du pavillon pour tous les navires et les personnes intéressées.

Il me vient à l'idée qu'il serait peut-être plus correct de supprimer le second paragraphe du nouvel amendement et de ne pas parler de l'abordage entre navires de même nationalité.

M. Picard. — Comme on vous l'a dit, il s'agit d'une restriction à la loi du pavillon, restriction peu justifiée en réalité.

La loi du pavillon a beaucoup de peine à se faire adopter. Tous s'y disent favorables, mais bien des restrictions se produisent. C'est comme la jeune fille pauvre aimée par le fils d'une famille riche. Toute cette famille lui est opposée mais la jeune fille finira par y entrer.

Le principe indiqué par M. Lyon-Caen n'est pas justifiable.

Il a dit, comme point de départ de sa thèse, que les conséquences

des délits et quasi-délits sont réglés par la loi du lieu où ils se commettent.

Les conséquences de police et pénales, oui ; les commerciales, non.

On a parlé du cas où une voiture allemande rencontre une voiture française et on se demande comment ce quasi-délit va être réglé ?

Les voitures n'ont pas de nationalité ; mais les personnes en ont et, par exception, les navires en ont. Le navire a sa nationalité comme une personne et, au lieu de la loi du pavillon, il vaudrait mieux dire le statut du pavillon, car on rattache immédiatement une personne à la question des statuts. Presque toutes les règles qui régissent le statut personnel sont applicables au statut du pavillon par analogie.

La minorité n'est pas la même dans tous les pays. Supposez qu'un mineur, majeur d'après la loi belge, sur le territoire belge, entre en conflit, de façon qu'il y ait un quasi-délit avec un étranger mineur suivant la loi de son pays.

M. Lyon-Caen. — C'est une question de capacité.

M. Picard. — Est-ce que les conséquences du délit belge seront régies par la loi belge ? Je prends le cas d'un insensé qui n'est pas responsable, d'après la loi belge, des conséquences du quasi-délit. Supposons une législation qui déclare que l'insensé est responsable de ces conséquences. Un insensé de ce pays vient en Belgique. Il s'agit d'apprécier quelles sont les conséquences du quasi-délit. Quelle est la loi à appliquer ? Evidemment le statut personnel de cet étranger.

Le principe énoncé comme point de départ de la thèse que nous combattons est des plus contestables. Il ne faut pas dire que c'est la loi du lieu qu'il faut appliquer, mais le statut personnel de celui qui a commis le quasi-délit.

Quant aux navires, comment justifier votre restriction à la loi du pavillon ? Par cette énonciation que c'est un abordage et qu'il doit être réglé par la loi du lieu où il se produit? Pour les conséquences de police et pénales, oui ; mais pour les conséquences civiles et commerciales, non : c'est par le statut du pavillon qu'il faut les régler.

M. Cruysmans. — J'ai proposé une modification que la Commission n'a pas adoptée.

Je me rallie à ce qu'a dit M. Clunet parce que cela simplifie les

questions d'abordage. Si vous admettez le port du capitaine, et que le navire arrive à Anvers, le cas est soumis à toutes les exceptions de la loi belge.

M. Lyon-Caen. — C'est une autre question.

Je voudrais défendre la proposition de la Commission. Malgré ce qui vient d'être dit par l'honorable M. Picard, il est incontestable que, quand un délit ou un quasi-délit est commis sur un territoire, les conséquences en sont régies par la loi territoriale. Quand un fait est commis sur le territoire belge, pour savoir si ce fait a le caractère intrinsèque du délit ou du quasi-délit, c'est à la loi belge qu'il faut s'adresser.

M. Picard a supposé un allemand et un français qui commettent une faute sur le territoire belge et il a dit que, pour savoir si cet allemand sera ou non responsable, c'est à sa loi nationale qu'il faudra s'attacher. Il s'agit là d'une question de capacité. Mais ici il ne s'agit pas de capacité : nous avons à résoudre la question suivante : quand un abordage a lieu dans les eaux intérieures d'un pays, pour savoir s'il y a eu faute commise et quelles sont les conséquences de cette faute, quelle loi faut-il consulter?

Le principe général, admis en matière de délit et de quasi-délit, c'est que, pour résoudre cette question, il faut s'attacher à la loi du pays dans lequel le fait s'est produit. Cela est presque universellement admis et je crois que nous aurions une peine énorme à faire abandonner ce principe.

Quelqu'un rappelait tout-à-l'heure que les eaux intérieures d'un pays appartiennent à ce pays aussi bien que le territoire lui-même.

Ce qui se passe dans les eaux intérieures doit être traité comme ce qui se passe sur le territoire. Quand il s'est agi précédemment de l'abordage en mer, nous avons adopté un système très simple. Pour déterminer s'il y a faute, c'est la loi du pavillon du navire abordeur qu'on consulte. Pour déterminer les conséquences, c'est la loi du pavillon du navire abordé.

Quand vous arrivez au cas d'abordage dans les eaux intérieures vous présentez un système qui choque les principes universellement admis et qui est très compliqué.

En effet, vous êtes obligé de faire une distinction; pour déterminer s'il y a faute, vous laissez de côté la loi du pavillon, vous vous attachez à la loi locale, et, pour déterminer les conséquences

de la faute, vous abandonnez la loi locale pour revenir à la loi du pavillon !

Il me semble rationnel, comme l'a proposé M. Clunet, de résoudre toujours par la même loi ces deux questions.

Je suis très partisan de la loi du pavillon et j'ai été un des premiers à soutenir que cette loi devait former, en matière de conflits maritimes, une sorte de règle générale ; mais il ne faut pas exagérer les choses. Je me rappelle très bien qu'à Anvers, dans notre première réunion, on a refusé d'admettre que la loi du pavillon doive servir à résoudre tous les conflits de lois ; on a émis l'idée que, autant que possible, il faut se rattacher à la loi du pavillon. Admettre la loi du pavillon, dans un certain nombre de cas, ce sera toujours un très grand progrès. Il faut que notre projet se présente aux gouvernements comme un projet susceptible d'applications pratiques et faciles, qui ne rencontre pas immédiatement des objections graves. Et bien ! je crains cette disposition suivant laquelle on admettrait que les conséquences d'un fait qui se produit sur le territoire d'un État ne sont pas régies par la loi de cet État.

M. le Président. — MM. Constant, Clunet et Picard ont demandé la parole pour parler dans le même sens. Ne pourraient-ils s'entendre pour déterminer dans quel ordre ils le feront ?

M. Picard. — Il faut distinguer, quand il s'agit du principe qui nous occupe, entre la question de faute et les conséquences pécuniaires que la faute peut entraîner.

En matière d'abordage, comment apprécier si un navire en rade d'Anvers est en faute ou non ?

Entre autres, en invoquant les lois de police. Cela est incontestable. Or, remarquez que la loi du pavillon n'y fait pas obstacle. Il est, en effet, entendu par tous les membres, et M. Constant propose même un amendement pour le dire, que les lois de police d'Anvers sont applicables aux navires en rade d'Anvers.

Le principe que vous énoncez est que, lorsqu'un quasi-délit se commet dans un pays, pour apprécier la faute il faut avoir recours aux lois de police du pays. Je suis d'accord avec vous.

Vous vous laissez entraîner à dire que, quant aux conséquences pécuniaires, quant à l'étendue de l'obligation qui résulte de la faute, ce sont les lois du pays qui sont applicables au cas du quasi-délit.

Cela n'est admis nulle part.

Le navire en rade d'Anvers devra, pour les règlements de navigation, se soumettre aux lois du pays; mais, quant aux conséquences pécuniaires, ce sera le statut du pavillon qu'on devra consulter.

Quelqu'un qui, par son statut personnel, voit sa capacité de s'obliger et de contracter limitée, pourrait-il, quand il passe la frontière, voir son statut personnel le rendre capable de s'obliger?

Cela serait contraire à tous les principes du droit.

M. Lyon-Caen a terminé en disant qu'il craignait que la loi du pavillon ne fût pas aisément adoptée. Mais il est une chose que l'on ne fera jamais adopter, c'est que deux navires allemands s'abordant en rade d'Anvers soient soumis à la loi belge et pas à la leur. Personne n'admettra cela. Avec votre système, vous attachez à votre projet un inconvénient tel que vous ne pourrez le faire adopter. Or, votre projet doit être adopté par des conventions internationales. Je ne crois pas que deux capitaines allemands s'inclineront devant des décisions anversoises et je dis que jamais les gouvernements n'admettront cela. Vous tuez votre projet d'avance si vous maintenez cela.

M. Clunet. — Nous avons ici l'application d'une règle que nous avons posée hier et d'après laquelle la loi du pavillon était suivie en tant que l'ordre public n'était pas violé. Ici c'est précisément l'application de cette règle. On suit la loi du pavillon et alors le respect et l'observation de l'ordre public apparaissent sous la question de l'observation des lois de police locale.

Il est évident que, dans le port d'Anvers, on sera en faute si on n'a pas observé le règlement d'Anvers; mais les deux navires allemands, entrés en collision dans ce port, devront être réglés par leur loi nationale.

Je m'attache aux mots par lesquels l'honorable M. Picard a terminé ses observations. C'était ce que j'avais dit hier en commission. Il y a des obstacles à l'adoption d'une convention pareille. Jamais un État ne signera une convention dans laquelle, par un texte précis, il soumettra les navires de sa propre nation à une loi étrangère, uniquement parce que l'accident ou l'abordage a eu lieu dans un port et non dans la haute mer.

M. le Président. — On escompte l'opinion des nations étrangères. MM. Asser et de Martens pourraient peut-être nous renseigner au sujet des intentions des gouvernements qu'ils représentent.

M. Asser. — Je me rallie entièrement à la proposition de la Commission. Pour les abordages qui ont lieu dans les eaux territo-

riales, il faut appliquer la *lex loci*. Je n'ai rien à ajouter aux paroles de M. Lyon-Caen.

On n'a pas réfuté ce qu'il a dit. M. Picard a fait une distinction entre le quasi-délit lui-même et les conséquences financières du quasi-délit; je ne comprends pas bien cette distinction. Nous ne parlons ici que des conséquences civiles du quasi-délit ou du délit; ce sont toujours des conséquences pécuniaires.

En théorie, il n'y a rien à dire au principe qu'on vient de proposer. Mais, au point de vue de la pratique, rappelons-nous d'abord quelle est la raison qui a fait appliquer, dans le n° 9 de l'art. 1er, aux abordages en pleine mer, la loi du pavillon. Je crois que c'est simplement ceci :

Jusqu'à présent on n'a pas pu appliquer le principe de la *lex loci* aux abordages en pleine mer, parce que là il n'y a pas de *lex loci*. Le tribunal applique sa propre loi. On a dit que cela donnait lieu à l'arbitraire, qu'il faut une autre loi; je crois que c'est un mal nécessaire d'appliquer, dans ce cas, la loi du pavillon.

Quand je dis cela, ce n'est pas par préjugé contre cette pauvre jeune fille qu'ont veut introduire dans une famille riche. J'ai la plus grande sympathie pour cette pauvre jeune fille; mais, entre deux pauvres jeunes filles, il est difficile de choisir.

Vous dites que c'est un principe de liberté. J'y rends hommage. M. le Président l'a très bien expliqué ici : nous adoptons le niveau du minimum, quand il s'agit de régler la somme à payer; mais n'oubliez pas que, du moment où vous êtes libéraux envers les débiteurs, vous pourriez bien être injustes envers les créanciers.

Nous admettons cependant ces deux justices du moment où il n'est pas possible d'indiquer une autre loi; mais,si une autre loi est indiquée par les principes même du droit international privé, il est incontestable qu'on doit l'appliquer.

On dit : vous ne ferez pas passer ce système. Aucun tribunal n'admettra que, si une collision a lieu dans les eaux territoriales entre deux navires de la même nationalité, dans le port d'Anvers, par exemple, entre deux navires anglais, que ce sera la loi belge et non la loi anglaise qui règle les conséquences de l'abordage.

Je ne sais pas ce qui sera jugé dans ce cas par le tribunal d'Anvers; mais ce que je puis affirmer, d'après ma propre expérience, c'est que si, dans le port d'Amsterdam, un abordage avait lieu

entre deux navires anglais, le tribunal d'Amsterdam appliquerait la loi néerlandaise.

Ce serait donc demander une dérogation à ce principe général que d'admettre l'amendement de M. Constant.

Il faut, au point de vue pratique, tâcher de faire adopter nos conclusions par les gouvernements et nous en tenir à la proposition de la Commission.

M. DE MARTENS. — Cette question a été discutée d'une façon approfondie. Je crois de mon devoir de vous demander de constater au procès-verbal que je m'abstiens tout à fait de prendre part au vote sur cette question et voici pourquoi : la pratique est contraire au principe qui a été proposé par M. Constant, comme pourront le constater les représentants de la plus grande puissance maritime : l'Angleterre.

Quant à la Russie, que j'ai l'honneur de représenter, il me paraît impossible qu'elle adopte le principe d'après lequel un abordage qui a lieu dans un port russe, ou dans les eaux intérieures de la Russie, soit régi par la loi du pavillon du navire.

Si, dans le port de Vladivostock, un navire chinois entre en abordage, et qu'il faille aller devant les tribunaux, il est impossible que ce navire chinois puisse réclamer des dommages-intérêts d'après la loi chinoise.

Nos tribunaux ne connaissent pas les lois chinoises et une réclamation pareille ne serait jamais admise.

Je suppose aussi un abordage pareil dans les eaux intérieures des États-Unis. Les tribunaux américains ne reconnaîtront pas la loi du Gouvernement chinois.

Voilà les motifs pour lesquels je m'abstiens tout à fait de prendre part au vote sur cette question.

J'adhère à l'art. 2, 1er alinéa; mais je ne prends pas part au vote.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous venez de vous prononcer comme M. Asser en faveur de l'alinéa 1er.

M. DE MARTENS. — Je vous prie de constater que cet avis est tout à fait académique et n'engage pas.

MM. CARATHEODORY et RAFFALOVICH font la même déclaration.

M. LE PRÉSIDENT. — Il sera, pour satisfaire au désir de nos honorables collègues, tenu note au procès-verbal de leurs déclarations. Je dois cependant leur faire observer que cette déclaration était inutile, les résolutions que nous prenons ici n'ayant qu'une

valeur doctrinale et ne pouvant engager, en aucune manière, les Gouvernements.

M. PICARD. — Les observations qui viennent d'être présentées visent les règlements de police.

Les chinois viennent dans la Néva. Ils veulent appliquer la police d'un de leurs ports.

Il ne s'agit pas de cela.

C'est la police russe qui va régler tout cela; mais, quant aux conséquences financières : supposez qu'en Chine il soit dit qu'en cas d'abordage douteux aucun des navires ne peut réclamer et que, d'après la loi russe, chacun, en cas d'abordage douteux, ait droit à la moitié.

Voilà donc un Chinois qui peut devenir créancier parce qu'il est dans la Néva!

Vous trouverez cela logique?

Je trouve cela impossible.

Voilà deux navires français. Le navire français a le droit, notamment quand il devient débiteur, de faire l'abandon du navire. Le propriétaire peut se libérer de toutes les dettes d'abordage en faisant l'abandon.

L'abordage a lieu dans la Tamise. L'Angleterre n'admet pas l'abandon. Voilà deux navires français qui ne pourront pas faire l'abandon.

M. LYON-CAEN. — C'est une autre question.

M. PICARD. — C'est absolument pareil.

C'est une question qui touche aux conséquences financières de l'abordage.

J'ai entendu déclarer par MM. Asser et de Martens qu'il y a une pratique constante pour leur système.

Cela me fait l'effet d'une affirmation peu justifiée.

J'ai dans mes souvenirs des cas d'abordage entre navires hollandais et belges dans l'Escaut. La question de savoir comment le partage devait être fait en cas d'abordage douteux a été résolue pour le navire hollandais d'après le statut personnel.

Je prie le Congrès de se mettre en garde contre des affirmations aussi générales.

Je persiste à demander, avec mes honorables collègues, que le Congrès ne fasse pas d'exception à la loi du pavillon. Demandez-vous quelles sont les raisons invoquées et vous verrez qu'en somme les principes de droit de M. Lyon-Caen et la pratique

constante de MM. Asser et de Martens ne sont pas fondés.

M. Asser. — J'ai dit : j'ose affirmer ceci d'après la pratique constante des tribunaux de Hollande ; mais je ne puis m'exprimer ainsi au sujet des autres tribunaux.

Le principe admis dans l'art. 2 au 1° est généralement adopté. Je confirme cette affirmation.

M. de Martens. — Je fais la même déclaration concernant la pratique russe et je constate qu'elle est tout à fait dans le sens du premier alinéa de la Commission. Je n'ai pas parlé de toutes les pratiques des autres pays du monde.

M. Constant. — Un mot pour répondre à ces affirmations devant lesquelles je m'incline. On me disait même que les pratiques française et belge sont dans le même sens que cela ne me convaincrait pas davantage.

Vous avez cette pratique. Elle est détestable. On ne peut s'y soustraire; mais, quand nous cherchons à faire une législation et à inviter les Gouvernements à revenir sur cette pratique, c'est que nous la considérons comme n'étant pas des meilleures. Ce n'est pas sur cette question seulement, mais sur d'autres, qu'il se produira des hésitations.

Nous ne devons pas avoir l'espoir, quand bien même nous aurions traité tout ce qui concerne les conflits, qu'immédiatement tous les Gouvernements vont adopter nos résolutions.

Ceux qui voteront dans le sens des propositions du Congrès veulent l'abandon successif des pratiques que le Congrès aura condamnées.

M. Martin. — Un malentendu paraît avoir eu lieu. Les mots « abordage dans les ports » ne sont pas tout à fait exacts. Ils veulent dire tout ce qui regarde l'abordage, même les indemnités dues pour l'abordage.

M. Lyon-Caen. — Parfaitement.

M. Martin. — Il est donc inutile de faire ce changement.

M. Clunet. — On a parlé de pratiques mais on n'a pas cité beaucoup d'exemples. Pendant que l'on parlait, il m'en est revenu à la mémoire. Il n'est pas exact du tout qu'on applique la loi locale aux abordages qui ont lieu dans les eaux intérieures.

Quand l'abordage a lieu dans les eaux intérieures, il n'y a plus de loi du pavillon, il n'y a plus de loi de l'abordeur ni de l'abordé : c'est la loi locale.

Il y a donc deux ans, le cas se produit, entre deux navires

anglais, dans le bassin du Hâvre. Il est porté devant la Haute Cour de l'Amirauté en Angleterre. La Haute Cour applique la loi anglaise et non la loi française; et, pour savoir si les règlements locaux des bassins du Hâvre ont été observés, la Haute Cour ordonne une enquête et, tout en appliquant la loi du pavillon, elle examine si les lois de police locale ont été observées.

Si les règlements locaux n'ont pas été observés, elle déclare le navire en faute et lui applique la loi anglaise. Nous en avons eu un exemple devant la Cour de Rennes, il n'y a pas longtemps.

Le cas se produisait entre navires français et anglais.

On a appliqué au navire anglais la loi de son pavillon.

M. LYON-CAEN. — Il s'agissait de savoir si le navire anglais pouvait faire l'abandon du navire et du fret quoique la loi anglaise ne l'admît pas.

M. CLUNET. — L'abordage a lieu dans les eaux françaises à St-Nazaire. Vous allez appliquer la loi française à l'abordage entre navires anglais et français. Dans l'espèce à laquelle je fais allusion, vous ne pouvez pas faire l'abandon. Vous êtes lié par la loi anglaise et vous payerez 8 livres par tonne. Je trouve cela très bien. C'est l'application de la loi du pavillon; mais maintenant, avec l'art. 2, c'est le contraire que vous décidez. Le navire anglais pourra faire l'abandon bien que sa loi nationale ne le permette pas et uniquement parce que l'abordage a eu lieu fortuitement dans le port de St-Nazaire. C'est renverser toutes les règles.

On n'appliquera plus désormais la loi ni de l'un ni de l'autre et ce sera encore plus étrange lorsque les navires appartiendront à deux nationalités différentes : on leur appliquera, pour toutes les conséquences de l'abordage, une loi à laquelle, ni de près ni de loin, les propriétaires n'ont pu s'attendre.

M. LYON-CAEN. — Nous avons à résoudre uniquement des questions d'abordage. La question est de savoir qui est en faute et qui doit supporter les conséquences de la faute.

Nous n'avons pas à nous préoccuper de la question de savoir si le propriétaire du navire étant en faute pourra se libérer en payant 8 livres par tonne ou en faisant l'abandon. Cette question a été résolue par un vote précédent.

Je lis, en effet, art. 1er : La loi du pavillon sert à déterminer :... « 6° L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage ».

Quelle que soit la solution que nous adoptions sur la question

d'abordage, nous ne pouvons pas nous mettre en contradiction avec ce que nous avons dit précédemment.

M. CLUNET. — Il faut une autre rédaction.

M. DANJON. — Je voudrais, avant le vote, que les adversaires de l'article 2 de la Commission nous apportassent une rédaction dans laquelle on distinguerait, d'une manière très nette, entre les causes et les obligations résultant de l'abordage.

M. LE PRÉSIDENT. — Voici la rédaction de M. Constant :

« L'abordage dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures est également régi par la loi du pavillon; sauf à tenir compte, pour déterminer s'il y a eu faute, des lois et règlements de police du lieu où l'abordage s'est produit ».

M. CONSTANT. — Il me semble que cette rédaction va au devant des objections de M. Danjon.

Quand il s'agira de déterminer la faute, de savoir quel est le navire abordeur et abordé, par quelle faute l'abordage a eu lieu, quelle violation de règlement de port, de lois locales a été commise, on tiendra compte de la loi locale; mais quand on aura dit qui est en faute, je dis que c'est la loi du pavillon qu'il faudra suivre comme pour l'abordage en mer.

M. DOMIS DE SEMERPONT. — Je vois le mot « abordage » employé au début de votre amendement:

Puisque l'article 1er applique la loi du pavillon aux obligations du navire en cas d'abordage, je crois qu'il voudrait mieux mettre *les obligations en cas d'abordage.*

M. CONSTANT. — Parfaitement.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix l'amendement de M. Constant ainsi modifié.

— Il est rejeté par 21 voix contre 15.

M. LYON-CAEN. — M'appropriant l'idée développée par M. Constant, je demande qu'on reproduise les termes du premier alinéa du § 8° de l'article 1er.

— Adopté.

M. le Président met aux voix la proposition de la Commission rédigée comme suit : *Les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures sont régies par la loi du lieu où il se produit.*

Cette proposition est adoptée par 21 voix contre 15.

M. CLUNET. — Est-ce que la restriction proposée par les délé-

gués espagnols pour le cas de navires de même nationalité ne va pas se présenter ici?

M. LE PRÉSIDENT. — Ces Messieurs ont restreint tantôt leur amendement au règlement du cas d'abordage de navires de nationalité différente. Je ne puis mettre aux voix une proposition qui n'est plus produite en séance publique.

Art. 2, alin. 2. « En quelque lieu que l'abordage soit produit, » le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en récla- » mant dans les formes et délais prescrits par la loi du pavil- » lon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port » de relâche ».

M. LYON-CAEN. — La proposition qui vous est faite modifie les résolutions votées à Anvers et qui vous étaient proposées par la Commission d'organisation. Comme vous le savez, en cas d'abordage, il peut se présenter des conflits de lois provenant de ce que les législations ne s'accordent pas sur le point de savoir quelles sont les formalités à remplir par le capitaine pour la conservation de ses droits et sur le délai dans lequel il doit agir en dommages-intérêts.

C'est ce conflit de lois que l'alinéa 2 de l'article 2 a pour but de trancher. Le Congrès d'Anvers et la Commission d'organisation vous avaient proposé une distinction entre le cas où l'abordage a lieu dans les eaux intérieures et le cas où il a lieu en mer.

Pour le cas où il a lieu dans les eaux intérieures, le Congrès d'Anvers et la Commission d'organisation avaient décidé que c'est la loi locale qui sert à déterminer quelles sont les formalités à remplir et dans quel délai les actions en dommages-intérêts doivent être intentées.

Mais, pour l'abordage en mer, on vous proposait de laisser au capitaine une très grande liberté en décidant que le capitaine et les autres intéressés conservaient leurs droits en réclamant dans les formes et délais prescrits soit par la loi du pavillon, soit par celle du navire abordeur, soit par celle du premier port de relâche.

La Commission a été d'avis de simplifier les choses et de donner également au capitaine une grande facilité pour éviter les fins de non-recevoir, et la Commission décide de proposer qu'en quelque lieu que l'abordage se soit produit, le capitaine et les intéressés conserveront leurs droits à réclamer dans les formes et délais prescrits par la loi du pavillon du navire créancier, du navire débiteur ou du premier port de relâche.

M. ASSER. — Je me demande si l'expression « port de relâche » est juste.

Est-ce que le port de relâche comprend aussi le port de destination?

M. LYON-CAEN. — La proposition de M. Asser est juste. On ne peut pas qualifier de port de relâche le premier port dans lequel le navire arrive lorsque c'est le port de destination.

M. ASSER. — Alors, disons : « le premier port où le navire aborde ».

M. LE PRÉSIDENT. — Parfaitement.

— La proposition de la Commission, avec cet amendement de M. Asser, est mise aux voix et adoptée à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous passons à l'alinéa 3 de l'art. 2, dont nous faisons un article spécial : « Le réglement des avaries se fait » d'après la loi du port où le chargement est délivré ».

M. LYON-CAEN. — Je dois faire observer, au nom de la Commission, que nous n'avons pas résolu tous les conflits de lois qui se présentent en matière d'abordage. Il y a des conflits de compétence très difficiles à trancher.

Un membre de la Commission avait demandé qu'elle s'en occupât. Cette proposition a été rejetée. La Commission a pensé que ces conflits étaient tellement compliqués que leur étude exigerait peut-être plusieurs jours et elle vous propose de ne pas les aborder.

J'arrive au 3e alinéa de l'art. 2.

Cet article ne figurait pas dans les propositions de la Commission belge. Au Congrès d'Anvers, il avait été décidé de proposer que les réglements d'avaries, au point de vue du fond seulement, devraient se faire d'après la loi du pavillon et non d'après la loi du port où le chargement est délivré. C'était une innovation considérable..

Il est admis aujourd'hui, dans la pratique universelle, que le réglement des avaries, au point de vue du fond ou de la forme, se fait d'après la loi du port du déchargement. On avait proposé de décider qu'il se ferait d'après la loi du pavillon. Après une vive opposition, nous avons admis à Anvers que le réglement des avaries se ferait d'après la loi du port de déchargement au point de vue du fond et de la forme.

La Commission belge a été d'avis que cette solution devait être retranchée du projet pour ce motif qu'elle ne fait que consacrer une règle admise dans la pratique universelle.

Notre Commission n'a pas été de cet avis.

Elle a pensé qu'il y avait lieu à des conflits de lois tellement importants que notre projet présenterait une lacune regrettable si nous ne nous prononcions pas sur la règle à appliquer. Restait à savoir quelle règle devait être admise.

Les délégués espagnols nous ont proposé de revenir sur le vote émis à Anvers. Ils nous ont proposé d'admettre qu'en matière de réglement d'avaries il faut appliquer, au point de vue du fond, la loi du pavillon. La Commission, sans entrer dans l'examen approfondi de la question, a proposé de nouveau d'insérer dans notre projet les règles admises par le Congrès d'Anvers. Il y avait des membres partisans de la loi du pavillon, mais ils ont pensé qu'après la discussion vive et approfondie d'Anvers il n'était pas à espérer que le Congrès revînt sur son vote primitif.

M. Mille y Suarez. — Je voudrais soutenir l'amendement déjà défendu au Congrès d'Anvers par M. Lyon-Caen :

« Le réglement des avaries se fait d'après la loi du pavillon. »

Il faut voir, dans chaque cas particulier, s'il y a des raisons pour s'écarter de la loi du pavillon. Je n'en trouve aucune ici. On a parlé seulement de la pratique. Je ne nie pas son importance, mais ce que je nie c'est qu'elle soit suffisante pour décider la question.

Si cette pratique existe, elle est détestable et nous n'avons pas de raisons de la maintenir.

Nous n'avons pas à voir ce qu'on fait, mais ce qu'on doit faire. Nous n'avons pas à sanctionner ce qui existe, mais à améliorer les pratiques existantes.

La proposition de la Commission peut certainement amener des injustices.

Supposons un navire allemand et un navire des États-Unis avec une cargaison appartenant à un sujet Nord-Américain. Un accident survient en cours de navigation. Le capitaine est obligé de forcer la barre. Il en résulte des dommages et le navire arrive à un port français. D'après la résolution d'Anvers et la proposition de la Commission, les chargeurs se verront obligés de contribuer au payement de ces dommages. Cela n'est pas juste.

Je crois que la loi du pavillon, qui n'a contre elle qu'une pratique mauvaise, doit être adoptée pour le réglement des avaries.

La difficulté résultant de ce que les tribunaux ne peuvent connaître toutes les législations est une difficulté de fait à laquelle on ne peut subordonner un principe d'un ordre élevé.

M. LE PRÉSIDENT. — Il se présente une question préalable : Y a-t-il lieu de résoudre la question qui nous occupe et de la comprendre dans les propositions à faire aux divers Gouvernements dans le but de trancher les conflits de lois?

La Commission organisatrice s'est dit qu'il n'y a pas, pour le moment, de conflit. La pratique générale est conforme à la résolution votée à Anvers et qu'on vous propose de sanctionner de nouveau.

Est-il nécessaire d'inviter les Gouvernements à prendre position en cette matière ?

L'amendement espagnol heurte de front la résolution prise à Anvers.

La proposition de la première Commission contrarie ceux qui envisagent la loi du pavillon comme un idéal, applicable dans l'avenir au réglement des avaries.

La Commission d'organisation pense qu'il n'y a aucun avantage à comprendre dans nos propositions une résolution relative aux avaries et que cela peut avoir des inconvénients.

M. AUTRAN. — Lorsqu'un navire fait escale dans différents ports la cargaison ne se délivre pas toute au même endroit.

Par conséquent, à prendre dans un sens littéral le texte de la Commission, il semblerait que l'on devrait faire autant de réglements que de ports d'escale.

Je propose de substituer à la formule de la Commission la suivante : « *Le réglement des avaries se fait d'après la loi du port de reste.* »

M. LYON-CAEN. — Qu'on se prononce d'abord le point de savoir s'il y a lieu de trancher la question.

M. CLUNET. — La solution proposée a déjà la sanction du Congrès d'Anvers.

M. LE PRÉSIDENT. — Il s'agit moins de savoir si nous allons nous prononcer que de décider si nous demanderons aux Gouvernements d'insérer dans une convention internationale la solution admise à Anvers.

— La question de savoir s'il y a lieu d'insérer dans la résolution une décision relative au réglement des avaries est mise aux voix et résolue affirmativement.

— L'amendement des délégués espagnols est mis aux voix et rejeté.

M. LE PRÉSIDENT. — Faut-il préciser la proposition de la Com-

mission et de M. Autran en employant les mots *port de reste?*

M. AUTRAN. — C'est le dernier port.

— L'amendement de M. Autran est mis aux voix et adopté.

M. CH. LEJEUNE. — J'aurais désiré dire quelques mots mais le vote était commencé.

Il pourrait y avoir malentendu quant au port de destination.

Il y a des cas où le navire n'atteint pas son port final. Il est des cas où, plusieurs voyages s'effectuant successivement, des marchandises sont prises en divers ports.

Je ne sais s'il est aisé de déterminer le dernier port de reste.

Il y a des cas où le navire condamné n'atteint pas sa destination. Le port où il est condamné est-il le dernier port de reste?

Dans certains cas, le voyage se termine légalement dans un port déterminé.

Ne vaudrait-il pas mieux dire le port où le voyage se termine légalement?

M. ASSER. — On n'a pas prévu l'éventualité où le déchargement n'a pas lieu. Il se présente des cas où les marchandises sont sauvées et pas déchargées.

M. AUTRAN. — C'est pour cela que l'expression « port de reste » me semble répondre à cette idée.

Cette expression indique que c'est au moment où le voyage est terminé, où il ne peut plus y avoir aucun risque, que l'on fait le réglement des avaries.

M. CLUNET. — Je suis d'accord.

— La rédaction votée est maintenue.

« ART. 3. — L'assistance prêtée dans les ports, fleuves et autres » eaux intérieures est régie par la loi du lieu où elle se produit.

» En quelque lieu que l'assistance se soit produite, le capitaine » conserve tous ses droits contre l'assisté en réclamant dans les » formes et délais prescrits par la loi de son pavillon, par celle » du navire assisté ou par celle du premier port de relâche. »

M. LE PRÉSIDENT. — Je propose de subdiviser cet article en deux. — Adopté.

M. MILLE Y SUAREZ. — Si les délégués espagnols ne proposent pas l'application de la loi du pavillon pour l'assistance prêtée dans les eaux territoriales, quelle que soit la nationalité du navire, c'est parce que nous le croyons inutile après la résolution qui vient d'être prise en matière d'abordage.

— L'alinéa 1er de l'art. 3 est mis aux voix et adopté.

— L'alinéa 2 de l'art. 3 est mis aux voix et adopté.

M. Vrancken. — Je demande la parole pour une motion d'ordre.

Elle tend à faire ajouter aux articles qui viennent d'être adoptés un article qui se trouve dans le chapitre III du texte du projet. Il s'agit de l'art. 9 de ce chapitre ainsi conçu : « Les tribunaux » des pays contractants pourront, en matière maritime, ordonner » toutes mesures provisoires et urgentes, même entre étrangers; » dès qu'un navire de mer portant le pavillon d'un de ces pays » sera engagé dans la contestation, ces tribunaux ne pourront » refuser de statuer sur les demandes qui leur seront soumises à » ces fins ».

Puisqu'en ce moment nous appelons de nos vœux une convention internationale unique, il me paraît que la place de cet article est indiquée à la fin des dispositions que nous venons de voter.

Lorsqu'un navire se trouve dans les eaux étrangères, s'il se produit un fait de nature à nécessiter certaines mesures provisoires, il est de l'intérêt de tous, et notamment du capitaine, de pouvoir, dans le pays où il se trouve, provoquer ces mesures.

Je propose au Congrès de discuter cet article et d'en ordonner l'adjonction à la matière que nous traitons.

M. le Président. — La proposition de M. Vrancken consiste à placer à la suite des règles que nous venons d'adopter pour les conflits de lois une disposition sur laquelle nous appellerions l'attention des Gouvernements étrangers en manifestant l'intention qu'elle soit admise comme addition aux résolutions prises en matière de conflits de lois.

M. Maeterlinck. — Ne serait-il pas bon de dire : « mesures provisoires et conservatoires »; ce sont les termes qu'emploie l'art. 52 de la loi belge relative à la compétence.

Quand l'abordage a lieu dans un port, il peut être indispensable d'opérer une saisie conservatoire pour assurer éventuellement le payement des indemnités qui peuvent revenir du chef de l'abordage.

Il y a des pays où il est impossible à un navire étranger d'opérer une saisie conservatoire. C'est pourtant indispensable s'il est utile de provoquer une expertise.

M. Vrancken. — Ma pensée est la même que celle de l'honorable membre.

M. le Président. — Les termes indiqués par M. Maeterlinck sont ceux de la loi belge de 1876; il a l'avantage d'emprunter un texte que la pratique a consacré.

— La disposition de M. Vrancken, amendée par M. Maeterlinck, est mise aux voix et adoptée à l'unanimité. L'article est donc rédigé comme suit :

Les tribunaux des pays contractants pourront, en matière maritime, ordonner toutes mesures provisoires et conservatoires, même entre étrangers; dès qu'un navire de mer, portant le pavillon d'un de ces pays, sera engagé dans les contestations, ces tribunaux ne peuvent refuser de statuer sur les demandes qui leur seront soumises à ces fins.

M. Mille y Suarez. — D'après le texte voté, il suffit qu'un des navires porte le pavillon d'un des pays contractants pour que le tribunal soit obligé de statuer, quand même l'autre navire n'appartiendrait pas à un pays contractant.

Ne conviendrait-il pas de modifier la fin de l'article qui vient d'être voté de la manière suivante :

« Si des navires de mer sont engagés dans la contestation par le pavillon de l'un des pays contractants, les tribunaux ne pourront refuser de statuer sur les demandes qui leur seront soumises à cette fin ».

M. Spée. — Je propose de ne pas adopter l'amendement de M. Mille, parce qu'il y a là un cas dans lequel l'application de l'article n'aurait pas lieu et où il est dans l'idée de tous les membres du Congrès de vouloir l'appliquer, c'est-à-dire en cas d'abordage. Alors, en effet, il ne s'agit pas d'un seul navire mais de plusieurs navires différents et le texte espagnol ne s'applique que lorsqu'un seul navire a une contestation.

Je crois donc qu'il vaut mieux s'en tenir à la rédaction proposée par la Commission.

M. le Président. — On ferait chose peu pratique en n'appliquant cette disposition qu'au cas où il n'y aurait d'engagés dans la contestation que des navires appartenant à des contractants.

M. Mille y Suarez. — Les navires qui n'auront pas participé à ces mesures provisoires auront le droit de ne pas les accepter.

M. le Président. — La mesure provisoire n'a d'effet que dans le pays où elle est prise et au moment où elle se produit. Elle est remplacée ultérieurement par des mesures définitives.

Le premier alinéa de l'article donne une faculté générale ; le second énonce une obligation ; il n'y a d'obligation pour les tribunaux des pays contractants d'accorder les mesures provisoires demandées que lorsqu'un navire appartenant à un pays contractant est engagé dans la contestation.

Nous donnons aux pays contractants cet avantage que, lorsqu'un de leurs navires est engagé dans la contestation, le droit d'ordonner les mesures provisoires et conservatoires réclamées devient une obligation pour les tribunaux.

— La proposition des délégués espagnols est mise aux voix et rejetée.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous sommes parvenus à la fin de la première série de résolutions et de ses annexes. Nous arrivons aux résolutions proposées par la deuxième Commission au sujet des navires de mer.

(MM. VANDEN BROECK et AUTRAN, *secrétaires de la deuxième Commission, prennent place au Bureau.*)

M. CARATHÉODORY. — Comme j'ai l'honneur de représenter le Gouvernement impérial Ottoman, je tiens à constater, et je prie M. le Président de vouloir bien le faire acter au procès-verbal, que les votes que j'émets ici ont un caractère individuel.

M. LE PRÉSIDENT. — Il en sera ainsi.

NAVIRES DE MER.

PROJET DE LA COMMISSION ORGANISATRICE.

Article premier.

Sont considérés comme navires de mer, les navires et autres bâtiments, jaugeant au moins 20 tonneaux, qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative.

Certaines eaux intérieures peuvent être complètement assimilées à la mer, même au point de vue de la détermination du navire de mer.

D'autres peuvent ne l'être que partiellement, et spécialement au point de vue de l'application des règlements de navigation maritime.

La législation de chaque pays détermine les limites des

eaux intérieures réputées maritimes et la mesure dans laquelle elles sont assimilées à la mer.

DISCUSSION EN COMMISSION

La discussion est ouverte sur l'alinéa 1er.

M. AUTRAN propose d'ajouter à la fin de cet alinéa les mots « de navigation ». Le but de sa proposition est de faire trancher les controverses qui se sont produites sur la signification qu'il faut donner aux termes *navire de mer*; les pontons, les dragues et d'autres appareils mobiles qu'on pourrait appeler en quelque sorte les outils maritimes ont, en cas d'accidents ou d'avaries dont ces engins ont été l'occasion, donné naissance à une jurisprudence absolument contradictoire, quant à leur caractère de navigabilité.

Tout en maintenant à leur égard la compétence commerciale, il conviendrait de décider si c'est le droit maritime ou le droit commun qui leur sera applicable.

La question offre grand intérêt, notamment pour les mers où la marée est peu sensible, comme dans la Méditerranée où de nombreux dragueurs se rendent quotidiennement en mer.

M. COUPERY objecte qu'en pareil cas l'application des délais de droit commun permettrait au navire auteur du dommage de quitter le lieu de l'accident et qu'une enquête ne pourrait plus être faite utilement en l'absence des témoins.

M. AUTRAN ajoute que la portée de sa proposition est uniquement de faire disparaître une controverse, indépendamment d'ailleurs du sens dans lequel elle serait tranchée.

M. SPÉE appuie la proposition de M. Autran en faisant remarquer que l'alinéa discuté vise dans sa première partie la *navigation* maritime, puis élargit ses termes en parlant de « toute autre opération lucrative » ce qui fournirait matière à une interprétation trop étendue; on pourrait même aller plus loin dans le sens indiqué par M. Autran et dire « de transport ».

M. CH. LEJEUNE estime que l'addition proposée pourrait être dangereuse à cause des difficultés que l'on éprouverait à déterminer d'avance et d'une façon très exacte ce qu'on pourrait appeler les *adjuvants* des navires qui font le transport. Quel caractère faudrait-il donner à certaines allèges ou dépôts flottants sur lesquels on charge momentanément une partie de la cargaison du navire, par exemple pour lui permettre de passer une barre?

M. AUTRAN justifie sa proposition en faisant remarquer que les mots « qui font... en mer le transport » ne laissent pas de place à l'équivoque et qu'il ne veut exclure de la définition du « navire de mer » que les appareils mobiles affectés au service des ports.

On peut citer dans cet ordre d'idée l'interprétation adoptée par la douane égyptienne à l'occasion de l'envoi, par le gouvernement anglais, de bateaux destinés à rester dans le canal de Suez et que la douane a taxés comme objets manufacturés, en leur refusant ainsi le caractère de navires de mer.

M. POWELL estime que *navire* suppose *déplacement*; si la destination de

l'objet n'est pas la navigation dans la mer, il ne peut être question de lui appliquer le terme navire de mer; l'allège ou la gabarre qui va en rade recevoir la marchandise, pour ensuite rentrer au port, n'en effectue pas moins un transport; elle fait acte de navigation, il n'y a donc pas de doute qu'elle soit navire.

M. Maeterlinck objecte qu'à Anvers tel n'est point le caractère des allèges.

M. Spée croit utile de faire connaître à la deuxième commission la genèse de la rédaction dont elle est saisie. Le but du projet a été de faire disparaitre les incertitudes et les contradictions de la jurisprudence sur le sens qu'il faut donner aux termes *navires de mer* et la distinction entre ceux-ci et les bateaux d'intérieur. Les cours de cassation de France et de Belgique entendent uniquement par navires de mer ceux qui naviguent dans la mer proprement dite, à l'exclusion des fleuves, estuaires, baies, golfes ou autres eaux maritimes. Des auteurs, au contraire, admettent comme navires de mer ceux qui naviguent même exclusivement dans les eaux maritimes intérieures. La différence est considérable; car un navire faisant, par exemple, un service d'Anvers à Flessingue serait, d'après la jurisprudence des cours de cassation de France et de Belgique, considéré comme bateau d'intérieur, tandis que la doctrine rappelée ci-dessus lui reconnaît le caractère de navire de mer.

Les auteurs du projet ont estimé que la condition imposée par les cours suprêmes était trop absolue et que l'étendue de certains fleuves et golfes est telle qu'ils doivent par là même participer du caractère de la mer proprement dite, par exemple, la partie inférieure du fleuve Saint-Laurent, du Rio de la Plata; un navire faisant le service entre Montevideo et Buenos-Ayres pourra sans inconvénient être considéré comme un navire de mer.

C'est aux gouvernements qu'il appartiendra de décider quels sont les fleuves ou golfes qui présentent les conditions voulues pour faire l'objet de semblable assimilation.

Les autres eaux maritimes qui ne seraient point soumises à cette assimilation, comme, par exemple, l'Escaut jusques Anvers, la Seine jusque Rouen, fournissent le champ d'une navigation d'intérieur qui doit être régie par des règles uniformes pour tous les bateaux qui opèrent cette navigation. On comprend, en effet, que l'applicabilité simultanée dans une même zone, des règlements maritimes et des règlements de navigation intérieure, donnerait lieu à de nombreuses confusions et à de graves dangers de collisions.

M. Maeterlinck appelle l'attention de la Commission sur la condition du chiffre de 20 tonneaux inscrite dans le projet. Faudra-t-il considérer comme navire de mer une allège jaugeant plus de 20 tonneaux et faisant le transport dans la rade?

M. Spée estime qu'en présence des décisions de la jurisprudence sur le caractère des allèges il vaut mieux ne pas soulever la question ici.

M. Powell suggère la proposition de considérer comme navire de mer tout bâtiment qui entre dans les eaux maritimes et qui a la faculté de se mouvoir *par ses propres moyens*.

M. DE QUERHOENT objecte que, dans les ports et même sur des étendues d'eau plus considérables, les navires à voiles sont dans le cas de ne pouvoir se déplacer par eux-mêmes et qu'il convient donc d'être très large dans la définition, sauf à s'en abandonner aux appréciations des tribunaux.

M. VERBAERE fait observer, en ce qui concerne le tonnage imposé par le projet, que le long de la côte belge il y a de nombreux bateaux de pêche, par exemple à Heyst, à la Panne et ailleurs, qui ne jaugent point 20 tonnes.

M. VRANCKEN répond que c'est intentionnellement que l'on a fait une distinction entre la petite pêche et la grande pêche.

M. VERBAERE poursuit en disant que ces petits bateaux s'écartent souvent de la côte pour plusieurs jours et se livrent aussi à la grande pêche.

M. AUTRAN fait observer qu'il en est de même dans la Méditerranée, où des bateaux jaugeant moins de vingt tonneaux s'écartent parfois pendant plus de huit jours.

M. MONTANGIE signale les nombreux abordages et accidents dont les bateaux mentionnés par M. Verbaere sont l'occasion sur la côte d'Ostende.

M. SPÉE propose le maintien du chiffre de 20 tonneaux, parce que c'est celui qui se rapproche davantage du tonnage adopté par la plupart des législations.

M. CH. LEJEUNE appuie également le maintien de ce chiffre, en faisant observer que sa réduction conduirait à la suppression des éléments constitutifs du navire de mer; on en arriverait logiquement à devoir reconnaitre à une chaloupe conduite par un seul homme le caractère de navire de mer.

La Commission adopte le texte du 1er alinéa du projet sans autre modification que celle proposée par M. Autran et ayant pour objet de compléter l'alinéa par les mots « de navigation ».

La discussion est ouverte sur l'ensemble des alinéas suivants de l'article 1er du projet.

M. OLIVER Y ESTELLER propose de remplacer l'alinéa final du projet par le texte suivant :

« § 4. — La législation de chaque pays détermine les limites des eaux intérieures *soumises à sa souveraineté* qui doivent être réputées maritimes et la mesure dans laquelle elles sont assimilées à la mer. »

Il justifie cet amendement en invoquant l'impossibilité de soumettre à une réglementation les *zones neutres*.

M. AUTRAN estime que la proposition aurait pu présenter de l'intérêt si le caractère conventionnel de certaines résolutions du Congrès avait été maintenu ; mais qu'elle n'en présente plus en présence de la décision prise par l'assemblée plénière de la section de droit maritime, chaque gouvernement ne pouvant agir que dans les limites de sa souveraineté.

M. JACOBS présente un projet de modification des alinéas 2, 3 et 4, conçu dans le sens de la décision rappelée par M. Autran. Ce projet est adopté par la 2e Commission, et l'ensemble de l'article 1er est conçu comme suit :

« Art. 1er. — Sont considérés comme navires de mer, les navires et

» autres bâtiments, jaugeant au moins 20 tonneaux, qui font ou sont des-
» tinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des
» choses, la pêche, le remorquage, ou toute autre opération lucrative de
» navigation.

» Le Gouvernement peut assimiler à la mer certaines eaux intérieures,
» soit complètement, même au point de vue de la détermination des navires
» de mer, soit partiellement et spécialement au point de vue de l'applica-
» tion des règlements de navigation maritime.

» Il détermine les limites des eaux intérieures réputées maritimes et la
» mesure dans laquelle elles sont assimilées à la mer. »

Discussion en assemblée générale

M. le Président. — La parole est à M. Spée, rapporteur de la seconde Commission.

M. Spée. — Chargé par la deuxième Commission de présenter le rapport sur une partie de ses travaux, je viens m'acquitter de la mission qu'elle a bien voulu me confier. Conformément aux précédents, je n'entrerai pas en ce moment dans le détail de toutes les résolutions votées. Mais je crois nécessaire de vous donner quelques mots d'explication sur une disposition importante, placée en tête du chapitre relatif aux navires de mer, pour vous faire saisir dès l'abord l'économie du système qui a prévalu au sein de la Commission d'organisation du Congrès d'abord, dans notre deuxième Commission ensuite.

Qu'est-ce qu'un *navire de mer?* A quels caractères le reconnaît-on ?

Il est bien entendu que nous n'aurons à nous occuper que des navires appartenant à des particuliers; les navires de guerre n'entrent pas dans le cadre de nos délibérations, et nous n'en parlons (à la fin de l'art. 2) que pour dire que le Congrès ne s'en occupe pas.

Quelques membres avaient proposé de mettre sur la même ligne que les navires de guerre les autres navires appartenant aux États et faisant, par exemple, le transport de passagers, le service postal, etc. La majorité de la Commission a cru préférable de ne pas s'occuper de ces cas, parce que la jurisprudence de certains pays a parfois considéré et traité comme de véritables navires de commerce des navires appartenant à un État.

Quant aux navires de plaisance, nous nous bornons à les soumettre, en général, aux mêmes règles que les navires de commerce, sauf les exceptions à établir par une loi spéciale.

Mais notre véritable objet de discussion, c'est le navire de commerce proprement dit.

La jurisprudence et la doctrine ont eu quelques hésitations avant de reconnaître les véritables caractères du navire de mer ; faut-il entendre par là tout bâtiment qui navigue dans les *eaux maritimes*, ou faut-il n'accorder cette dénomination qu'aux navires qui traversent *la mer* même ? C'est dans ce dernier sens que la jurisprudence s'est fixée. Cette solution, juridique assurément en présence des textes de loi en vigueur, peut donner lieu à des conséquences sujettes à critique ; voici le système qui a été proposé par la Commission d'organisation du Congrès et qui a été, dans ses grandes lignes, adopté par la deuxième Commission.

Le projet commence par établir que le navire de mer est celui qui navigue ou est destiné à naviguer dans la mer ; mais, en même temps, il établit un correctif en assimilant à la mer certaines eaux intérieures dont l'importance et la largeur sont telles qu'elles présentent pour la navigation des dangers et des risques aussi grands que la mer même. Nous pouvons citer l'embouchure du fleuve Saint-Laurent, du Rio de la Plata, et de quelques autres fleuves. Les navires qui font le voyage de l'île de Terre-Neuve jusqu'à Québec, de Montevideo à Buenos-Ayres, doivent-ils être considérés comme des navires d'intérieur ? On peut le contester. C'est pourquoi l'art. 1er dit que les Gouvernements peuvent, par une disposition spéciale, assimiler à la mer ces grandes eaux intérieures sous tous les rapports, et même sous le rapport de la détermination des navires qui y naviguent.

Viennent ensuite les eaux que l'on est convenu d'appeler *eaux maritimes*, c'est-à-dire la partie des fleuves habituellement fréquentée par les navires de mer pour leur permettre d'atteindre les ports maritimes. C'est, par exemple, la Seine jusqu'à Rouen, l'Escaut jusqu'à Anvers, la Mersey jusqu'à Liverpool, etc. Il importe que les navires de mer qui entrent dans un fleuve ne soient pas immédiatement obligés d'abandonner les règlements maritimes pour se conformer aux règles de la navigation d'intérieur ; ainsi, il ne serait pas raisonnable de les obliger à changer leurs feux de mer contre les feux d'intérieur et à se conformer aux manœuvres édictées pour la navigation d'intérieur. L'art. 1er du projet porte que les Gouvernements pourront assimiler à la mer les eaux intérieures, au point de vue de l'application des règlements de navigation maritime.

Une conséquence logique et nécessaire de cette disposition, c'est que tous les navires, même d'intérieur, qui entrent dans les eaux maritimes, doivent se conformer aux règlements maritimes en ce qui concerne la marche, les feux et les signaux.

D'autre part, lorsque les navires de mer, quittant leur domaine propre et habituel, c'est-à-dire les eaux maritimes, entrent dans les eaux non maritimes, ils devront se soumettre entièrement au régime des navires d'intérieur.

Ainsi, en résumé, nous distinguons la navigation de la mer, en certaines grandes eaux intérieures et en eaux maritimes proprement dites : cette navigation est toujours soumise aux règlements maritimes.

Vient enfin la navigation dans les eaux non maritimes : là, le navire de mer est obligé de se conformer aux règlements d'intérieur.

Les dispositions soumises à vos délibérations distinguent bien ces différents ordres d'idées. Le *navire de mer* reste toujours soumis à la *loi maritime*, n'importe où il se transporte.

Les *règlements maritimes* régissent *tous* les navires, même d'intérieur, qui se trouvent dans les eaux maritimes.

Les *règlements locaux, de police*, des eaux intérieures, maritimes ou non, régissent *tous* les navires qui se trouvent dans ces eaux.

Voilà, Messieurs, ce qui forme l'objet des quatre premiers articles du projet voté par la Commission.

Les articles suivants concernent l'état civil des navires, leur inscription dans les registres, etc., les formalités à remplir pour conserver les droits réels. Ils contiennent une foule de détails qu'il vaudra mieux n'aborder qu'en les examinant et en les discutant.

M. Asser. — Le texte qui nous est proposé dit *le Gouvernement*. Ne vaudrait-il pas mieux dire *chaque État* afin de ne pas préjuger la question?

M. le Président. — La deuxième Commission n'a été entraînée à employer le mot *Gouvernement*, pour indiquer l'exception, qu'en opposition avec la *loi* destinée à contenir la règle générale ; la Commission a voulu réserver la faculté de déroger à la règle par une *assimilation* des eaux *intérieures* aux eaux maritimes; si certains Etats préfèrent ne pas donner une délégation au pouvoir exécutif pour établir ces exceptions, ils restent libres de la réserver aux parlements.

M. Aunon y Villalon. — Il y a des fleuves dont l'em-

bouchure est telle que sur certaines parties de leurs eaux aucun État ne peut être admis à statuer.

Je crois donc que la détermination visée par le dernier alinéa de l'article offre quelque danger.

M. LE PRÉSIDENT. — Il entre dans l'idée de la deuxième Commission que le Gouvernement ne pratiquera cette assimilation qu'à l'égard d'eaux intérieures se trouvant sous sa juridiction.

Dans la forme conventionnelle, adoptée à l'origine pour formuler les résolutions du Congrès, on pouvait dire *eaux intérieures nationales* Aujourd'hui il me paraît que cette addition n'est plus possible et qu'il suffira, pour donner satisfaction à Messieurs les délégués espagnols, de constater notre pensée de ne point donner à un Gouvernement le droit de réglementer des eaux qui ne sont pas sous sa juridiction.

M. AUNON Y VILLALON. — Nous vous remercions.

Les trois alinéas de l'art. 1er du projet sont successivement mis aux voix et adoptés dans les termes suivants :

ART. 1er. « Sont considérés comme navires de mer, les navires » et autres bâtiments, jaugeant au moins 20 tonneaux, qui font » ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des » personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, ou toute autre » opération lucrative de navigation.

» Le gouvernement peut assimiler à la mer certaines eaux » intérieures, soit complètement, même au point de vue de la » détermination des navires de mer, soit partiellement et spéciale» ment au point de vue de l'application des règlements de navi» gation maritime.

» Il détermine les limites des eaux intérieures réputées mari» times et la mesure dans laquelle elles sont assimilées à la mer ».

Article 2.

Les navires de plaisance, qui, sauf le but de lucre, réunissent les conditions indiquées à l'article précédent, sont régis par les mêmes règles que les navires de mer; néanmoins la législation du pays dont ils portent le pavillon peut apporter des dérogations à ces règles.

Les règles relatives aux navires de guerre sont déterminées par les lois du pays auquel ils appartiennent. »

Discussion en commission

M. Oliver y Esteller propose le texte suivant :

« Art. 2. — Les navires de plaisance, qui, sauf le but de lucre, réunissent les conditions indiquées à l'article précédent, sont régis par la même règle que les navires de mer.

» Néanmoins, la législation du pays dont ils portent le pavillon peut apporter des dérogations à ces règles, *sauf celles qui ont rapport aux abordages et à l'assistance.*

» Les règles relatives aux navires de guerre sont déterminées par la loi du pays auquel ils appartiennent.

» *Les Gouvernements des pays contractants voudront bien conformer autant que possible les règles relatives à leurs navires de guerre avec les conventions statuées pour les navires en général.* »

M. Jacobs présente le projet suivant :

« Art. 2. Les navires de guerre et les navires de plaisance qui, sauf le but de lucre, réunissent les conditions indiquées à l'article précédent, sont régis par les mêmes règles que les navires de mer, sauf les exceptions déterminées par une loi spéciale à ces navires. »

M. Spée appuie de préférence le texte du projet primitif; le projet de M. Jacobs assimile les navires de guerre et les navires de plaisance, tandis que la commission de la section de droit maritime a intentionnellement écarté cette assimilation, en rejetant dans un alinéa séparé la résolution proposée pour les navires de guerre, dont le Congrès d'après elle n'a point à s'occuper.

L'assimilation des navires de guerre ne peut être absolue ; c'est aux gouvernements à en déterminer l'étendue; M. Spée propose le maintien de la rédaction primitive jusqu'au mot « néanmoins ».

M. Autran appuie la proposition de M. Jacobs parce que le Congrès ayant à formuler un projet de loi-type, la rédaction proposée offre à ce point de vue des avantages.

M. Van Zuylen signale l'existence de navires de l'État qui ne sont point navires de guerre et dont le projet ne parle pas.

M. Verbaere dans le même ordre d'idées signale les navires pris en location par l'État.

MM. Ch. Lejeune et Spée sont d'avis de ne point agiter semblables questions qui doivent être abandonnées à l'appréciation des gouvernements d'autant plus qu'il y a des navires de l'État qui doivent être considérés comme navires de commerce.

M. Powell est d'avis que le projet de résolution présenté par M. Oliver y Esteller soulève des questions, notamment celles relatives à l'abordage et à l'assistance, qu'il n'appartient pas à la deuxième Commission de discuter; elles sont réservées, en effet, à la première Commission.

M. Vrancken explique l'origine de la résolution proposée pour les navires de plaisance en disant que, dans certains pays, notamment en Angleterre, ces navires sont régis par des dispositions législatives spéciales, auxquelles on n'a pas voulu porter atteinte.

M. Verbaere objecte qu'il s'agit de formuler une loi-type, qui doit donc être établie sans dérogations.

M. Spée répond que cette observation est fondée, mais que la rédaction proposée avait été formulée sous l'empire de l'idée consistant à donner aux résolutions dont s'agit un caractère conventionnel. — Il faut incontestablement admettre des différences suivant qu'il s'agit de navires de plaisance, ou d'autres, et il faut par conséquent réserver la faculté de recourir à des dispositions spéciales.

M. Powell fait observer que l'état civil des navires est seul en discussion; et qu'en ce qui concerne les dispositions réglementaires diverses qui pourraient s'appliquer aux deux catégories de navires, il conviendra de ne faire de distinctions à cet égard que quand ces dispositions réglementaires elles-mêmes seront en discussion.

Si l'on veut formuler une loi-type, il ne faut pas en quelque sorte laisser aux gouvernements une porte ouverte qui leur permette de déterminer eux-mêmes ce qu'il faut entendre par navire de mer.

La Commission adopte pour le 1er alinéa de l'art. 2 la phrase initiale du projet primitif et la complète par la restriction finale du projet de M. Jacobs.

En ce qui concerne le 2e alinéa de l'art. 2:

M. Molengraaf propose le projet suivant: « Ces règles ne sont pas applicables aux navires de guerre ». Ce texte est appuyé par M. de Querhoënt qui fait observer qu'il vaut mieux ne pas insérer les termes *navire de l'État*, conformément à la proposition qui en avait été faite, car ce serait placer l'État dans une situation favorisée, ce qui ne serait point justifié.

Adhésion. — En conséquence, l'ensemble de l'art. 2 est conçu comme suit :

« Art. 2. — Les navires de plaisance, qui, sauf le but de lucre, réunis-
» sent les conditions indiquées à l'article précédent, sont régis par les mêmes
» règles que les navires de mer, sauf les exceptions déterminées par une
» loi spéciale à ces navires.
» Ces règles ne sont pas applicables aux navires de guerre ».

Discussion en assemblée générale.

M. le Président. — La discussion est ouverte sur le 1er alinéa de l'art. 2. Il est mis aux voix et adopté.

M. Lyon-Caen. — Le second alinéa me semble inutile. La règle générale est l'art. 1er. Il ne s'agit plus ici d'un but de lucre.

M. le Président. — L'observation est exacte. Je mets le maintien de la disposition aux voix sous la réserve que ceux qui votent contre ce maintien sont censés être simplement d'avis qu'il n'y a pas lieu d'*insérer* la disposition dont s'agit dans la loi.

L'insertion est repoussée. En conséquence, la résolution suivante est adoptée.

« ART. 2. Les navires de plaisance, qui, sauf le but de lucre, » réunissent les conditions indiquées à l'article précédent, sont » régis par les mêmes règles que les navires de mer, sauf les » exceptions déterminées par une loi spéciale à ces navires ».

Les art. 3 et 4 du projet de la Commission organisatrice ne soulèvent aucune discussion en Commission ni en assemblée générale et sont donc successivement adoptés en ces termes :

« ART. 3. Les navires de mer restent soumis à la loi maritime, » bien qu'ils se trouvent dans les eaux intérieures.

» ART. 4. Les règlements de navigation maritime, notamment » ceux qui règlent la marche des navires, les feux et les signaux, » sont applicables à tous bâtiments, même d'intérieur, qui se » trouvent dans les limites des eaux maritimes déterminées comme » il est dit à l'art. 1er.

» Les règlements de navigation, édictés pour les eaux non » maritimes, sont applicables à tous les navires qui se trouvent » dans ces eaux, même aux navires de mer.

» Les règlements de police des eaux intérieures, maritimes ou » non, régissent tous les navires qui se trouvent dans ces eaux ».

Article 5.

Il est tenu, dans chaque pays contractant, des registres publics destinés à la transcription des actes de propriété des navires de mer nationaux. Chacun de ces actes indique le nom du navire, sa nature, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de sa construction, la date et le mode de la nationalisation, le port d'attache, les noms et la nationalité des propriétaires, la date de l'inscription aux registres.

Les actes relatifs à ces navires portant constitution d'hypothèque, de nantissement, de mortgage, de privilège conventionnel, d'emprunt à la grosse contracté par le propriétaire du navire, dans les pays dont la législation autorise ces actes ou quelques-uns d'entre eux, seront inscrits sur ces registres. La loi nationale détermine où ces *Registres maritimes* sont tenus, la façon dont ils le sont et les fonctionnaires chargés de les tenir.

Le capitaine doit avoir à son bord un certificat ou acte de nationalité contenant copie des mentions inscrites au

Registre maritime à l'époque où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache; les conservateurs de ces registres porteront ces mentions sur l'acte de nationalité avec la date de chaque inscription.

DISCUSSION EN COMMISSION.

Amendements de M. LYON-CAEN — Art. 5, § 1er. Substituer aux mots : *à la transcription* ceux-ci : *à contenir l'analyse ;* et aux mots : *chacun de ces actes* les mots : *la mention inscrite au registre.*

Art. 5, § 2. — Supprimer les mots : *de privilège conventionnel, d'emprunt à la grosse contracté par le propritaire du navire.*

Remplacer le mot : *inscrits* par le mot *analysés.*

Amendement de M. MOLENGRAAF. — Art. 5, § 1er. — Il est tenu dans chaque pays contractant des registres publics destinés à la transcription des actes de propriété des navires *qui sont armés dans le pays registrant.*

Supprimer les mots : *la date et le mode de la nationalisation.*

§ 3. — Le capitaine doit avoir à bord *l'acte de nationalité et un certificat* contenant copie, etc...

Supprimer la phrase finale :

« Les conservateurs de ces registres porteront ces mentions sur l'acte de nationalité avec la date de chaque inscription. »

Amendement de M. OLIVER Y ESTELLER. — Art. 5. Il est tenu dans chaque pays contractant des registres publics destinés à la transcription des actes de propriété des navires de mer nationaux.

Chacun de ces actes indique le nom du navire, sa *mâture*, ses dimensions, son tonnage, *les matériaux de sa coque,* la date et le lieu de sa construction, *le système, la force et le lieu de construction de sa machine, s'il s'agit d'un navire à vapeur,* la date et le mode de sa nationalisation, le port d'attache, le nom et la nationalité des propriétaires, *le signal distinctif* et la date d'inscription aux registres.

Les actes relatifs à ces navires et *translatifs de leur domaine* ou portant *sur eux* constitution d'hypothèque, de nantissement, de mortgage, de privilège conventionnel, d'emprunt à la grosse, contracté par le propriétaire du navire dans les pays dont la législation autorise ces actes ou quelques-uns d'entre eux seront inscrits sur ces registres. La loi nationale détermine où ces registres maritimes sont tenus, la façon dont ils le sont et les fonctionnaires chargés de les tenir. Le capitaine doit avoir à son bord un certificat ou acte de nationalité contenant copie des mentions inscrites au registre maritime à l'époque où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache ; les conservateurs de ces registres porteront ces mentions sur l'acte de nationalité avec la date de chaque inscription.

Amendement de M. JACOBS. — Art. 5. Il est tenu des registres publics destinés à contenir l'analyse ou la transcription des actes de propriété des navires de mer. Chaque inscription faite sur le registre indique le nom

du navire, sa nature, ses dimensions, son tonnage, les matériaux de sa coque, la date et le lieu de sa construction, la date et le mode de sa nationalisation, le système et la force de sa machine s'il s'agit d'un navire à vapeur, le port d'attache, les noms et la nationalité des propriétaires, le signe distinctif qu'il porte dans le code international des signaux, la date de l'inscription aux registres.

Les actes translatifs de la propriété ou de l'usufruit, total ou partiel, de ces navires, les actes de nantissement et ceux portant constitution d'hypothèque sur ces navires seront inscrits sur ces registres.

Le capitaine doit avoir à son bord un certificat ou acte de nationalité contenant copie des mentions relatives au navire inscrites au *Registre maritime* à l'époque où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache. Avant de quitter ce port il doit présenter cet acte au conservateur des registres pour qu'il y porte ces mentions avec la date de chacune d'elles.

La discussion est ouverte sur l'alinéa 1er de l'article 5 du projet.

M. AUTRAN fait observer que le projet de M. Jacobs dit : la transcription *ou* l'analyse ; il faudrait choisir l'un de ces termes ; mais il estime, en ce qui concerne la proposition de substituer une *analyse* à la *transcription* complète, que cette dernière est préférable ; en l'adoptant on éviterait les difficutés que pourrait soulever le point de savoir à qui il incomberait de faire cette analyse. Sera-t-elle faite par les parties intéressées elles-mêmes ou par les fonctionnaires conservateurs des registres, les tiers peuvent être très intéressés à la solution de cette alternative dans un sens ou dans l'autre.

M. VRANCKEN objecte qu'une inscription littérale pourrait être excessivement longue. Il propose de procéder *par extraits* pour les indications dont la constatation est reconnue indispensable ; le texte proposé pourrait être complété par l'insertion des mots « des extraits » après le mot transcription. La phrase suivante deviendrait « ces extraits indiquent, etc. ».

M. MOLENGRAAF justifie la restriction « des navires qui sont armés dans le pays registrant » introduite par son premier amendement en invoquant comme circonstance possible qu'un navire, dont le corps appartient à un propriétaire étranger au pays, soit armé et exploité par un armateur-affréteur.

M. AUTRAN, à l'appui de la circonstance qu'invoque M. Molengraaf, signale que des compagnies anglaises ont des navires dont le port d'attache est Anvers.

M. JACOBS est d'avis que, lorsqu'on s'occupe de formuler une loi-type, on ne peut tenir compte d'irrégularités semblables à celles qui viennent d'être signalées.

M. MOLENGRAAF croit devoir insister en faisant valoir qu'il peut n'y avoir aucune irrégularité reprochable ; qu'il peut se présenter par exemple cette situation qu'un armateur établi dans le pays n'ait pas encore obtenu sa naturalisation.

M. JACOBS répond que l'armateur étranger doit avoir dans son pays un

port d'attache jusqu'au moment où il peut régulièrement le transférer au lieu de son domicile.

M. Spée exprime l'avis qu'il n'est pas possible qu'un navire anglais naviguant sous pavillon anglais n'ait point un port d'attache anglais.

Sir Travers Twiss, consulté à ce sujet, est d'avis que de toute nécessité chaque navire de mer doit avoir un port d'attache dans son pays ; à l'appui de l'opinion qu'il formule à ce sujet, il rappelle la réponse faite à la question de savoir s'il pouvait y avoir des navires naviguant sous pavillon suisse, question résolue négativement par la raison qu'il n'existe pas de port d'attache suisse.

M. Jacobs est d'avis de faire droit à la seconde partie du premier amendement de M. Molengraaf consistant à supprimer les mots : « la date et le mode de nationalisation »; mais il croit dangereux d'aller au devant des difficultés que soulèverait la première partie de l'amendement.

M. Verbaere estime que la portée de l'amendement de M. Molengraaf n'est autre que de donner en réalité à l'état civil du navire une publicité plus grande par suite d'une transcription en partie double.

M. Molengraaf, en présence des appréhensions formulées par M. Jacobs, retire cette partie de son amendement.

M. Vrancken donne lecture de l'amendement formulé par les délégués espagnols.

La Commission estime que l'énumération de détails qui s'y trouve est trop longue tout au moins pour trouver intégralement place dans le projet de loi-type dont le Congrès est saisi ; elle en retient toutefois quelques-uns qui se rencontrent également dans le projet de M. Jacobs.

M. Jacobs donne quelques explications au sujet de ce qu'il faut entendre par « le signe distinctif qu'il porte dans le code international des signaux »; il s'agit d'un signal correspondant à l'individualité de chaque navire et qui, arboré en même temps que le pavillon national du navire, permet à tous ceux qui le rencontrent d'établir instantanément l'identité du navire rencontré, en consultant le recueil où se trouvent figurés les signaux dont s'agit. — La plupart des nations ont adopté l'usage de ce recueil. Toutefois, en présence des scrupules émis par M. Spée au sujet du caractère obligatoire du code dont parle M. Jacobs, celui-ci retire cette partie de son amendement.

M. Powell, au sujet de l'indication relative à la force de la machine, fait observer que l'unité dynamique est très variable suivant les pays et qu'elle n'est même pas constante dans chacun d'eux. Le « cheval-vapeur » n'est point partout identique ; en France il équivaut à 225 kilogrammètres, tandis qu'en Angleterre il équivaut à 300.

Il conviendrait donc de préciser pour prévenir les confusions auxquelles la variabilité signalée donnerait lieu.

M. Vrancken croit préférable de supprimer purement et simplement l'indication relative à la force de la machine.

La commission se rallie à cette dernière proposition, ainsi qu'à la suppression proposée par M. Molengraaf.

L'alinéa 2 de l'article 5 est mis en discussion. Les mots *dans chaque*

pays contractant disparaissent de la rédaction du projet, comme conséquence de la décision de la section de droit maritime au sujet du caractère que doivent revêtir les résolutions du Congrès.

M. Verbaere propose de rapprocher le mot *mortgage* du mot *hypothèque*.

M. Molengraaf demande le maintien des mots « de privilège conventionnel et d'emprunt à la grosse » dont la suppression est proposée par l'amendement de M. Lyon-Caen.

M. Vrancken objecte que consacrer la faculté d'établir des privilèges conventionnels serait aller à l'encontre du but qu'on s'est proposé à savoir de formuler une loi-type.

M. Molengraaf répond qu'à son avis la discussion ne porte pas en ce moment sur la faculté d'*établir* des privilèges conventionnels, mais ne vise que l'*obligation d'inscrire* les droits réels là où ils sont admis.

M. Vrancken émet l'opinion qu'au lieu d'adopter l'énumération du projet, il conviendrait de généraliser, puisqu'il s'agit en définitive de la propriété et de ses démembrements.

Il présente la formule suivante : « Tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels concernant ces navires seront inscrits sur ces registres. »

M. Spée estime que cette rédaction semble porter obligation de publier même certains privilèges qui naissent en vertu de la loi et ne doivent point être subordonnés à cette publicité.

M. Autran propose d'adopter la rédaction de M. Vrancken, mais de la compléter en formulant une réserve donnant satisfaction à M. Spée, et qui pourrait être conçue en ces termes : « A l'exception des privilèges créés par la loi et dont les formes et la publicité sont réglées par des dispositions légales particulières, tous actes, etc. »

Cet amendement est adopté.

La discussion est ouverte sur l'alinéa 3 de l'article 5.

M. Molengraaf justifie son amendement portant que le capitaine doit avoir à bord l'acte de nationalité *et* un certificat, en disant qu'il n'existe aucune raison de défendre au capitaine d'avoir deux documents; dans les Pays-Bas notamment ces documents sont délivrés par deux autorités différentes.

M. Spée demande pourquoi on imposerait aux autres pays l'obligation de cette dualité de documents.

La Commission, faisant droit à cette dernière observation, se rallie à la proposition de M. Molengraaf mais avec cette réserve qu'un second document ne sera que *facultatif;* en conséquence de cette décision la phrase finale de l'alinéa « les conservateurs... » est supprimée, conformément à l'amendement de M. Molengraaf.

M. Autran propose la rédaction suivante : « Le capitaine doit avoir à son bord l'acte de nationalité et un certificat contenant les extraits précités inscrits au registre maritime à l'époque où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache. »

M. Platou fait observer que la formalité de la transcription ne peut

matériellement être accomplie par un *capitaine* concluant en cours de voyage un contrat à la grosse.

M. Autran propose de faire droit à l'observation de M. Platou en spécifiant qu'il s'agit des actes conclus par les *propriétaires* des navires.

M. Spée estime que semblable addition au texte de l'art. 5 serait prématurée. Il ne faut point perdre de vue que les propositions formulées dans les articles 5, 6 et 7 constituent un ensemble dont l'économie serait altérée par l'insertion à l'article 5 des mots « par les propriétaires des navires. » Cet article 5 consacre, en effet, l'obligation générale de faire transcrire aux registres *tous* les actes constitutifs ou translatifs de propriété et les actes de démembrement de celle-ci. Après l'énoncé de ce principe général vient l'article 6 qui ne dispose plus que pour une certaine catégorie d'actes, savoir : ceux qui pourraient être contractés en cours de voyage, mais par les propriétaires eux-mêmes. Et enfin l'article 7 s'occupe des actes passés en cours de voyage, par le capitaine cette fois, et qui, comme tels, doivent pouvoir ne pas être transcrits de suite ; c'est à son avis à l'article 7 que doit trouver place la disposition qui devra donner satisfaction à M. Platou.

M. Platou estime que, dans certains cas, l'éloignement et les circonstances peuvent être tels que la transcription ne pourrait être faite en *temps utile*, ni sauvegarder par conséquent les intérêts engagés.

M. Autran fait observer cependant que semblable disposition est entrée dans la pratique, car elle est consacrée par le Code italien. Il oblige en effet le capitaine, qui a conclu un emprunt en cours de voyage, à communiquer au consul du premier port où il peut le faire la constatation, qu'il a dû opérer sur son registre, de cet emprunt.

La phrase finale du projet présenté par M. Jacobs est adoptée, sauf une modification de rédaction rendue nécessaire par la faculté qui a été admise de porter les extraits des registres sur un certificat séparé de l'acte de nationalité.

En conséquence l'ensemble de l'art. 5 est arrêté dans les termes suivants :

« Art. 5. Il est tenu des registres publics destinés à la transcription » d'extraits des actes de propriété des navires de mer nationaux. Ces » extraits indiquent le nom du navire, sa nature, ses dimensions, son ton- » nage, la date et le lieu de sa construction, la nature des matériaux de sa » coque, le système de sa machine, s'il s'agit d'un navire à vapeur, le » port d'attache, les noms et la nationalité des propriétaires, la date de » l'inscription aux registres.

» A l'exception des privilèges créés par la loi et dont les formes et la » publicité sont réglées par des dispositions légales particulières, tous » actes constitutifs ou translatifs de droits réels concernant ces navires » seront inscrits sur ces registres.

» Le capitaine doit avoir à son bord l'acte de nationalité et un certificat » contenant les extraits précités inscrits au *Registre maritime* à l'époque » où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache. Avant de » quitter ce port, il doit présenter ces documents au conservateur des » registres pour qu'il y porte ces extraits avec la date de chacun d'eux ».

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

M. MARTIN. — Il me semble qu'on ne peut parler de transcription avant d'avoir réglé l'inscription qui doit précéder la transcription. On devrait exiger, comme en Angleterre et en Allemagne, l'inscription du navire, de son nom, de son tonnage, du lieu de sa construction, etc., dans un registre public, dont il serait délivré un extrait, nommé certificat. S'il y a changement de propriété, il se ferait une transcription au registre aussi bien que sur le certificat. Je me permets donc de proposer de remplacer au premier alinéa le mot « transcription » par « inscription ».

M. LE PRÉSIDENT. — Par transcription il faut entendre le fait matériel d'écrire, de reproduire le texte même de l'acte de propriété ; mais la question s'est présentée de savoir si, comme en Belgique, l'acte de propriété doit être inscrit *en entier* ou s'il ne faut qu'une analyse.

On a adopté une résolution intermédiaire. Il faudra une transcription littérale — et non une analyse — des extraits ou parties de l'acte de propriété contenant les mentions indiquées.

M. LYON-CAEN. — Si j'ai bien compris M. Martin, il dit que la plupart des nations prescrivent la tenue de registres sur lesquels on transcrit les actes de propriété des navires, mais qu'il faut qu'une transmission de propriété ait été effectuée pour qu'il y ait lieu à inscription.

Considérons cependant un navire qui n'a encore appartenu à personne ou plutôt appartenant encore à son constructeur; ne serait-il pas utile de faire dire par notre projet qu'il doit être tenu des registres sur lesquels on inscrira tous les navires de la même nation et que sur ces registres devront ensuite être inscrits les actes de transmission de propriété des navires ?

M. AUTRAN. — Il ne faut pas confondre l'acte de nationalité et l'acte translatif de propriété qui est tout autre chose.

C'est l'acte de nationalité qui est délivré par les diverses nations. Nous ne réglons pas en ce moment la manière dont la propriété est transmise.

M. LE PRÉSIDENT. — Il ne s'agit pas d'un acte de nationalité qui n'est transcrit que lorsque le navire est dans certaines conditions. Mais on suppose le cas d'un navire en construction pour lequel il n'y a eu aucune transmission de propriété et l'on demande que

dans le registre il soit fait mention de ce navire avant qu'il soit l'objet d'une transmission.

Le projet de la seconde Commission ne parle que des actes de transmission de propriété. Il s'agit de savoir ce que l'on doit demander de celui qui entreprend la construction du navire pour qu'il soit, à un moment donné, inscrit à titre de propriétaire dans le registre.

M. LE Dr MARTIN. — Dans le premier alinéa il s'agit d'un registre dans lequel on a d'abord, à ce qu'on peut supposer, une inscription, puis une transcription dont on fait des extraits et ces extraits constituent le certificat dont il est question dans le troisième alinéa.

Il me semble que dans le premier alinéa on devrait dire expressément que ces registres sont destinés non seulement à la transcription, mais d'abord à l'inscription ; et dans le troisième alinéa que de cette inscription on peut faire des extraits qui forment le certificat.

M. LE PRÉSIDENT. — Ne croyez-vous pas que les mots « tous actes *constitutifs* », contenus dans le second alinéa de l'article, vous donnent satisfaction ?

M. MOLENGRAAF — J'ai proposé à la seconde Commission de supprimer, à la fin du premier alinéa, les mots « *date de l'inscription au registre* » parce qu'il n'est pas possible d'indiquer dans les extraits la date de l'inscription.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous sommes d'accord pour reconnaître que c'est par erreur que ces mots figurent dans le texte imprimé que nous discutons.

M. SPÉE. — Il me semble désirable de changer le mot *transcription* pour le cas où le navire n'a pas encore navigué, où il est en construction et quand c'est au nom du propriétaire lui-même qu'il est construit; il n'existe pas encore, en ce cas, d'acte à *transcrire*.

D'après la décision de la deuxième Commission, l'alinéa 2, j'en appelle aux souvenirs de M. Molengraaf, ne s'applique qu'aux droits réels autres que le droit de propriété et non à la transcription de la propriété, de sorte que je crois plus exact d'adopter le mot *inscription,* conformément à l'observation de M. Martin.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous pourrions remettre à demain le choix du mot. M. le rapporteur voudra bien, d'ici à demain, s'entendre avec le Dr Martin.

M. CONSTANT. — Puisqu'on a décidé le renvoi à la Commission pour chercher une autre rédaction, je propose de dire : « Il est

tenu des registres publics destinés à la transcription des actes constitutifs et translatifs de propriété ».

M. MOLENGRAAF. — Il est peut-être utile de faire remarquer que, non seulement dans l'art. 5, mais aussi dans les articles qui le suivent, on ne vise que le démembrement de la propriété en opposition avec l'acquisition.

C'est le terme admis dans tous les articles de la section.

M. AUNON Y VILLALON. — A défaut d'une connaissance suffisante de la langue française, nous avions, en lisant le mot *nature*, cru à une erreur typographique, parce que, après les indications relatives aux *dimensions, au tonnage, au système de la machine*, nous ne voyions pas mentionner la mâture.

Or, nous avions compris qu'on avait voulu parler de la mâture. Quand il est question, en effet, d'un voilier, il n'est pas inutile de savoir s'il s'agit d'un trois-mâts, par exemple, ou de tout autre.

M. LE PRÉSIDENT. — En parlant de la nature du navire, nous n'avions pas encore inscrit les indications relatives au système de la machine. Si l'on désire maintenir le terme *nature*, qui semble indiquer qu'il s'agit simplement de la voile ou de la vapeur, on pourra conclure que toute mention du registre qui ne parle pas de machine se rapporte à un voilier.

Néanmoins il n'est peut-être pas inutile de mentionner la mâture.

M. AUNON Y VILLALON. — Je crois que la mâture fait encore partie du signalement. Il faut, en effet, savoir combien il y a de mâts. Je propose donc d'ajouter aux mentions déjà contenues au projet celle relative à la *mâture*.

M. MAETERLINCK. — Je crois que l'expression *gréement* serait plus exacte.

— L'amendement de M. Aunon y Villalon mis aux voix n'est pas adopté.

M. CLUNET. — Pourquoi exige-t-on toutes ces indications? C'est, dit-on, pour que le tiers qui veut se rendre compte de la nature du navire, de sa qualité, de sa valeur, puisse avoir tous les renseignements utiles.

C'est pour cela que vous avez dit qu'on devait indiquer le système de la machine.

Il faudrait alors ajouter une mention qui, en même temps que le système, indiquât la force. Sur le nombre de chevaux-vapeur il peut y avoir, en effet, divergence, car cela ne s'entend pas de

même dans chaque nation. On s'en remettrait, pour inférer le nombre des chevaux-vapeur, à ce qui est désigné sous ce terme dans le pays même.

Je devrais donc demander que, pour être logique, on ajoutât : *et la force* au mot *système*.

Mais je regrette que M. Powell ne soit pas ici, car, en Commission, il a fait écarter semblable mention en montrant les difficultés qu'elle offrirait à cause de la variabilité de la *force* dans les divers pays et en faisant remarquer, en outre, que cette force est variable dans un même pays d'un moment à l'autre. Je ferai observer que ceux qui traitent avec le navire, pour l'acheter ou contracter une hypothèque, consultent beaucoup plus le registre de classification des navires, où se trouvent une foule d'indications de détail, qu'ils ne vont chez le conservateur des hypothèques. J'estime donc que de telles indications ne devraient point trouver place dans les extraits dont nous nous occupons.

M. Ch. Lejeune. — Je suis du même avis. Je considère que la mention du système de la machine offre un grand danger. Il importe que nous n'exigions pas certaines mentions qui ne seront pas conformes à la réalité à un moment déterminé.

Nous voyons actuellement changer chaque jour le système de la machine. Par conséquent si, au moment de l'inscription, le navire est déclaré avoir un système déterminé, l'acheteur sera fondé à croire que ce système subsiste toujours.

M. Clunet. — Il faudra changer la mention.

M. le Président. — Je crois que la *nature* suffira.

— La proposition de M. Lejeune, tendant à supprimer le *système*, est adoptée.

M. Aunon y Villalon. — Je propose un amendement consistant à ajouter : *le signal distinctif*.

M. le Président. — En Commission, nous avons écarté cette mention du signal distinctif, parce que si, en fait, dans la plupart des pays et en Belgique l'usage du Code des signaux a été adopté, ces signaux ne sont pas obligatoires. Sir Travers Twiss nous a dit qu'en Angleterre il est jugé difficile d'imposer à des navires de 20 tonneaux d'avoir la série de pavillons nécessaires pour se conformer aux prescriptions du Code international des signaux.

Nous avons donc pensé qu'il ne fallait pas l'imposer à tout le monde. Nous ne devons insérer dans notre texte que les prescriptions auxquelles *tous* les navires devront se conformer.

M. AUNON Y VILLALON. — On pourrait dire : « *la série des signaux*, s'il y en a ».

M. SPÉE. — Si le signal distinctif était obligatoire pour tout le monde, on pourrait comprendre l'obligation de le mentionner dans l'extrait de l'acte; mais c'est une simple faculté pour le propriétaire. Je ne vois pas l'utilité de la mention. Il pourrait se produire des erreurs.

Si le navire a un signal, mais qu'il ne le déclare pas dans l'acte, quelle sera la sanction de la prescription?

Il n'y en a pas de possible.

M. AUNON Y VILLALON. — En Espagne on est obligé d'avoir un signal. Toutes les années on publie la liste officielle. C'est utile parce qu'il y a beaucoup de bâtiments qui portent le même nom, et, en y ajoutant le signal, on évite des confusions.

M. LE PRÉSIDENT. — Je ne vois pas d'utilité réelle à la mention dont s'agit.

En Belgique le Gouvernement fait imprimer une brochure dans laquelle se trouve l'arrêté qui a organisé le signal distinctif pour les navires de l'État et pour les autres. Cette brochure donne la liste des navires belges avec leur signal et elle est remise à tous les capitaines qui abordent à Anvers. On lui donne ainsi une publicité très grande.

Je crois que c'est le seul moyen pratique.

— L'amendement des délégués espagnols mis aux voix est écarté.

M. MILLE Y SUARÈS. — Je crois absolument indispensable de constater *la date de l'inscription* parce que c'est à partir de cette date que les actes constitutifs pourront être opposés aux tiers.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous insistez avec raison pour que cette date soit connue et actée.

Elle sera constatée par l'acte que passe le conservateur du registre dans lequel est inscrit l'extrait; mais ce ne sera pas la date même de l'inscription mais celle du dépôt, parce que le conservateur, en ayant beaucoup à opérer, ne transcrira peut-être pas tout à cette date.

La discussion est ouverte sur l'alinéa 2 de l'art. 5.

M. LYON-CAEN. — Il y a une exception que je ne comprends pas à l'art. 5, 2e alinéa.

« A l'exception des privilèges créés par la loi et dont les formes » et la publicité sont réglées par des dispositions légales particu- » lières ».

Vous organisez la publicité de tous les actes constitutifs ou translatifs de droits réels, bien que certaines législations la prescrivent et que d'autres ne la prescrivent pas. Mais vous n'admettez pas de règle absolue quant à la publicité des privilèges.

M. Spée. — L'idée de la deuxième Commission a été d'imposer la publicité à tous les privilèges conventionnels, mais de ne pas imposer l'obligation d'une inscription aux privilèges légaux qui, par leur nature, y échappent.

M. Lyon-Caen. — En Italie, le code de commerce prescrit la publicité des privilèges. Il y a dans la rédaction proposée un mot dont le sens m'échappe, c'est : *formes*.

Je ne comprends pas ce que c'est que la *forme* d'un privilège.

M. Spée. — Les discussions de la Commission n'ont pas porté sur ce point.

M. le Président. — Sous la réserve précédemment faite quant à la rédaction de l'alinéa 1er, et sous réserve du mot *forme*, que l'on pourra remplacer, s'il y a lieu, par un mot meilleur, dans l'alinéa 2, je mets ces dispositions aux voix.

— Elles sont adoptées.

M. le Président. — Je mets en discussion l'alinéa 3 de l'art. 5.

M. Danjon. — Je demande qu'on fasse de cet alinéa 3 un article spécial.

— Cette proposition est adoptée et l'alinéa 3 de l'art. 5 devient l'art. 5*bis*.

M. Lyon-Caen. — Nous nous proposons de rédiger une loi uniforme. Je crois que, pour qu'elle ait des chances d'être adoptée, il ne faut pas entrer dans des détails qui gênent la liberté des Gouvernements.

Je connais des pays dans lesquels on se borne à exiger que les mentions faites sur les registres de propriété soient faites sur l'acte de nationalité.

On n'exige pas à la fois un acte de nationalité et un autre acte contenant la copie de toutes les mentions du registre.

M. Spée. — Il a été entendu par la deuxième Commission qu'il ne fallait pas nécessairement deux actes séparés, mais on a cru utile de mentionner l'un et l'autre. Le capitaine doit avoir l'acte de nationalité à son bord.

M. le Président. — Je ne pense pas que l'article se rapporte aux obligations du capitaine relatives aux papiers du bord. Cela est réglé par d'autres dispositions.

Nous avons à nous occuper des extraits de registres et il suffirait peut-être de dire :

« ART. 5*bis*. Les extraits précités inscrits au registre à l'époque » où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache, » sont inscrits sur l'acte de nationalité ou sur un certificat y » annexé. Avant de quitter le port, le capitaine doit présenter ces » documents au conservateur des registres pour qu'il y porte ces » extraits avec la date de chacun d'eux ».

M. SPÉE. — Nous pourrions entièrement supprimer les mots *acte de nationalité*.

Nous ne nous occupons que de l'acte de propriété.

M. DOMIS DE SEMERPONT. — Nous voulons que l'acte de naissance du navire contienne toutes les mentions et serve de justification au capitaine.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous pourrions provisoirement adopter la rédaction que j'ai indiquée et, d'ici demain, M. le rapporteur nous présentera, s'il y a lieu, une rédaction définitive s'inspirant des observations qui viennent d'être présentées.

— L'amendement est provisoirement adopté.

La séance est levée à midi et demi.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Séance du 4 octobre 1888.

PRÉSIDENCE DE M. VICTOR JACOBS.

NAVIRES DE MER (suite).

La séance est ouverte à 9 heures.

MM. VAN DEN BROECK et AUTRAN remplissent les fonctions de secrétaires.

M. LE PRÉSIDENT. — Avant de reprendre la discussion, j'ai l'honneur d'annoncer que le Congrès a reçu hommage d'un certain nombre d'exemplaires d'une brochure qui nous est envoyée par M. Tidgen, armateur à Copenhague. J'en fait le dépôt sur le bureau.

Nous reprenons l'examen des résolutions de la deuxième Commission.

M. le rapporteur s'était engagé à nous présenter aujourd'hui une rédaction de l'article 5, conforme aux observations présentées hier.

M. SPÉE. — Voici, sauf modifications, quelle me semble devoir être la rédaction à donner à l'article 5.

« Il est tenu des registres publics dans lesquels seront inscrits
» les déclarations de propriété des navires de mer nationaux ainsi
» que les extraits des actes translatifs de propriété de ces
» navires...... »

Le surplus du premier alinéa ne subirait point de modification.

Ainsi qu'on en a fait la remarque hier, remarque dont tout le monde a été d'accord pour reconnaître la justesse, il ne faut pas seulement que les actes *translatifs* soient transcrits, mais il faut qu'un navire construit soit immédiatement inscrit dans les registres.

Sauf meilleure rédaction, je propose donc le texte ci-dessus dont la portée est que le propriétaire qui a fait construire un navire,

et n'ayant donc pas encore d'acte d'acquisition de la propriété de ce navire, aura à se rendre chez le conservateur chargé de la tenue des registres et y fera passer acte de sa simple déclaration qu'il est propriétaire de tel navire.

A l'alinéa 2 je remplace les mots *formes et la publicité* par *conditions d'existence;* je mets *les navires* au lieu de *ces navires* et enfin je remplace *ces registres* par *les registres à ce destinés.*

M. Lyon-Caen avait fait observer que l'expression *formes de privilèges* était difficile à comprendre, et qu'il valait mieux préciser; je crois d'ailleurs que l'idée de la Commission était bien d'entendre par les mots *formes et publicité des privilèges* les conditions d'existence de ces privilèges non soumis à inscription.

J'ajoute *à ce destinés* parce qu'on avait fait observer qu'il doit y avoir deux catégories de registres : ceux destinés à l'inscription de la propriété et ceux destinés à l'inscription de l'hypothèque et des droits réels. Avec ma rédaction on peut soit ordonner la tenue de deux catégories distinctes de registres, soit se contenter d'un seul registre.

M. Oliver y Esteller. — Je propose un article additionnel ainsi conçu :

« La première transcription d'extraits des actes relatifs à tout navire sera celle de l'acte de nationalité. Tout changement de nationalité est inscrit au registre après accomplissement des formalités prescrites par la législation de chaque pays pour acquérir ou perdre la nationalité.

» L'acte de renonciation à l'ancien pavillon, comme l'acte d'acquisition du nouveau, n'auront d'effet à l'égard des tiers qu'à dater de leur transcription sur les registres des pays respectifs ».

Je demanderai à M. le Président de dire s'il estime que cet article doit être renvoyé à l'examen de la Commission ou s'il peut être discuté en séance plénière?

M. le Président. — Cet article additionnel traite de la *nationalité*, ce qui est distinct des actes de propriété; je crois donc qu'il serait préférable de le renvoyer à la deuxième Commission qui pourrait examiner s'il est utile que le Congrès s'engage dans cet ordre d'idées.

M. Lyon-Caen. — Le point touché par M. Oliver y Esteller ne se trouve-t-il pas prévu par l'article 8, dernier alinéa, du texte imprimé?

M. Oliver y Esteller. — Ce paragraphe qui a été adopté par

la Commission d'organisation est la conséquence des prémisses que j'ai exposées à l'occasion de cette proposition.

M. Lyon-Caen. — Ne pourrait-on pas renvoyer l'examen de l'amendement à l'article 8?

— *Adhésion.*

M. Constant. — Je demande la lecture du premier alinéa de l'article 5 en entier.

M. le Président fait cette lecture.

M. Constant. — Frappé de la répétition du mot *nature*, je demande si on ne pourrait pas remplacer ce mot par *espèce des matériaux* ou un mot équivalent?

M. le Président. — On pourrait peut-être mettre les *matériaux*.

M. Constant. — Parfaitement.

— Les deux premiers alinéas rédigés conformément aux propositions de M. Spée, mis aux voix, sont adoptés.

M. le Président. — Nous abordons à présent la discussion de l'alinéa 3 de l'article 5 devenu, sur la proposition de M. Danjon, l'article 5 *bis*.

M. Lyon-Caen. — D'après l'article 5, il doit être déposé, au bureau à déterminer, des extraits d'actes translatifs de propriété des navires. Quand la propriété du navire est transmise, un extrait de l'acte contenant les mentions indiquées doit effectivement être déposé au bureau déterminé par la législation de chaque pays. Mais, lorsqu'il s'agit non plus d'actes translatifs de propriété, mais d'actes constitutifs de droits réels, vous ne parlez plus de dépôt d'un extrait. Vous parlez de l'inscription. C'est donc autre chose que le dépôt d'un extrait. Cependant, dans l'article 5 *bis* actuellement en discussion, vous dites qu'il faut que le capitaine ait à son bord les *extraits* dont vous avez parlé précédemment. Cela me paraît obscur.

Cela veut-il dire que le navire doit avoir à son bord un extrait des actes translatifs et non pas des actes constitutifs?

M. Spée. — On pourrait dire, à l'alinéa 2 de l'article 5, au lieu de *tous actes* : des *extraits de tous actes...*

M. Lyon-Caen. — Oui.

M. Clunet. — Sur le fond, quelle est votre idée? Cet extrait devrait être à bord?

M. Lyon-Caen. — Oui.

M. le Président. — Est-on d'accord pour revenir sur la rédac-

tion du second alinéa de l'article 5 et pour dire : « ... des extraits de tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels concernant les navires seront inscrits sur les registres à ce destinés » ?

M. Danjon. — Il serait peut-être plus clair de mettre : « tous » actes constitutifs seront inscrits par extraits ».

M. le Président. — Soit. La rédaction définitive des alinéas 1er et 2 de l'article 5 serait donc la suivante :

« Art. 5. — Il est tenu des registres publics dans lesquels seront » inscrits les déclarations de propriété des navires de mer natio- » naux, ainsi que les extraits des actes translatifs de propriété » de ces navires. Ces extraits indiquent le nom du navire, sa » nature, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de sa » construction, les matériaux de sa coque, le port d'attache, les » noms et la nationalité des propriétaires.

» A l'exception des privilèges créés par la loi et dont les con- » ditions d'existence sont réglées par des dispositions légales parti- » culières, tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels » concernant les navires seront inscrits, par extraits, sur les » registres à ce destinés ».

— Adhésion.

M. le Président. — Nous reprenons maintenant la discussion de l'article 5*bis* (alinéa 3 de l'article 5 primitif).

M. Spée. — On a émis hier l'idée qu'il n'était pas nécessaire *d'affirmer* que les extraits de ces inscriptions devaient se trouver à bord du navire. Je crois cependant qu'il serait utile de le faire. On ne peut pas dire d'une façon vague que des extraits doivent contenir telle et telle mention et il me semble utile de *dire* que ces extraits *doivent* se trouver à bord du navire.

L'article 5*bis* n'a pas d'autre objet que de déclarer que les extraits qui se trouvent à bord doivent mentionner telle et telle chose.

Je crois donc utile de maintenir la rédaction primitive en faisant des modifications sur les autres points.

M. le Président. — Il n'y a aucune législation maritime qui ne prescrive au capitaine d'avoir à son bord l'acte de nationalité, soit avec les mentions y apposées directement, soit avec une annexe les indiquant.

M. Spée. — Je ne parle pas de l'acte de nationalité.

Je crois que l'assemblée maintiendra le vote émis hier quant à la suppression complète de l'acte de nationalité.

Il s'agit donc uniquement du certificat relatif à la propriété et aux droits réels.

M. LE PRÉSIDENT. — On a fait observer, au contraire, que dans certains pays on met les mentions sur l'acte de nationalité lui-même et qu'il faut donner la *faculté* de les inscrire soit sur l'acte de nationalité, soit sur un document distinct.

M. SPÉE. — Cela n'est pas dans l'article.

M. LE PRÉSIDENT. — C'est ce qui résulte de la dernière rédaction; le certificat fait partie intégrante de l'acte de nationalité, alors même qu'il consiste en un document matériellement distinct de celui-ci.

De cette façon il faut que le capitaine ait à bord la pièce sur laquelle ces mentions se trouvent relatées.

M. VRANCKEN. — Je vois le mot *inscrit* à deux lignes d'intervalle. On pourrait remplacer *inscrit au registre* par *porté au registre*.

— Adhésion.

M. CONSTANT. — Je propose en ce cas de remplacer « pour qu'il y *porte* ces extraits » par « pour qu'il y *mentionne* ces extraits ».

— Adhésion.

— L'article 5*bis* est mis aux voix et adopté dans les termes suivants :

« Art. 5*bis*. — Les extraits précités, portés au registre à » l'époque où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port » d'attache, sont inscrits sur l'acte de nationalité ou sur un cer» tificat lui servant d'annexe. Avant de quitter le port, le capi» taine doit présenter ces documents au conservateur des registres, » pour qu'il y mentionne ces extraits avec la date de chacun » d'eux. »

Article 6.

Les aliénations volontaires, même de simples parts indivises d'un navire, les actes d'hypothèque, de nantissement, de mortgage, de privilège conventionnel, d'emprunt à la grosse contracté par le propriétaire du navire, ne pourront être opposés aux tiers qu'à dater de leur inscription dans les registres à ce destinés.

DISCUSSION EN COMMISSION

Amendement de M. LYON-CAEN. — ART. 6. — Supprimer les mots : *de*

privilège conventionnel, d'emprunt à la grosse contracté par le propriétaire du navire.

M. Jacobs formule l'amendement suivant qui, remplace celui qu'il avait fait insérer en regard du texte du projet de la Commission organisatrice :

« Art. 6. — Les aliénations volontaires, même de simples parts indivises, de nue propriété ou d'usufruit d'un navire, les actes d'hypothèque et de nantissement ne pourront être opposés aux tiers de *bonne foi* qu'à dater de leur mention dans les registres à ce destinés. »

La Commission, s'en référant aux explications fournies à l'occasion de l'article 5, arrête la rédaction suivante, en constatant, à la demande M. Molengraaf, l'accord provoqué par lui sur l'inutilité d'insérer dans le texte les mots « de bonne foi », cette condition n'étant pas douteuse.

« Art. 6. — Tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels émanant des propriétaires ne pourront être opposés aux tiers qu'à dater de leur inscription dans les registres à ce destinés. »

Discussion en assemblée générale.

M. le Président. — Nous abordons la discussion de l'article 6 du projet de la deuxième Commission.

M. Lyon-Caen. — Cet article, de la façon dont il est rédigé, ne vise que les actes constitutifs ou translatifs de droits réels et non de propriété, car vous avez distingué dans l'article précédent.

Je vous demanderai de mettre : *Tous actes translatifs de propriété, constitutifs ou translatifs de droits réels.*

M. Spée. — Dans les articles précédents nous avons fait disparaître le mot *transcription*. Comme il pouvait y avoir une certaine confusion nous avons toujours pris les expressions *inscription* ou *inscrit*, mais ce mot s'applique aussi bien aux actes de propriété qu'aux autres actes relatifs à des droits réels.

M. le Président. — Nous mettrons *tous actes constitutifs ou translatifs de droits de propriété ou de droits réels.*

M. Lyon-Caen. — Au lieu de *constitutifs de propriété,* il faudrait mettre *translatifs de propriété, constitutifs ou translatifs de droits réels.*

M. le Président. — Ne suffirait-il pas de mettre : « tous actes translatifs de propriété ou constitutifs de droits réels? »

Le projet deviendrait alors :

« Art. 6. — Tous actes translatifs de propriété ou constitutifs » de droits réels émanant des propriétaires ne pourront être oppo-

» sés aux tiers qu'à dater de leur inscription dans les registres à » ce destinés » (1).

— Adhésion.

Article 7.

Il pourra être pris, à la demande des intéressés et avec le concours du propriétaire du navire, des inscriptions provisoires et conservatoires en cas de vente volontaire, d'hypothèque, de nantissement, de privilège conventionnel ou de mortgage consentis, en cours de voyage, par le capitaine. Ces inscriptions devront être régularisées dans un délai à déterminer par la loi nationale.

Discussion en commission

Amendement de M. Lyon-Caen. — Art. 7. — *Si la loi autorise le capitaine à vendre le navire, à l'hypothéquer, à le donner en nantissement en cours de voyage,* il pourra être pris, à la demande des intéressés et avec le concours du propriétaire du navire, des inscriptions provisoires et conservatoires. Ces inscriptions, etc...

Amendement de M. Oliver y Esteller. — Art. 7. — Il pourra être pris à la demande des intéressés des inscriptions provisoires et conservatoires en cas de vente volontaire, d'hypothèque, de nantissement, de privilège conventionnel ou de mortgage, consentis en cours de voyage par le capitaine.

Le tribunal du lieu, si ce lieu appartient à l'un des pays contractants, ou autrement le consul du pays dont le navire porte le pavillon, pourra ordonner l'inscription à la demande de la partie légitime et en vue du document justificatif du droit qu'il s'agit d'inscrire, et informer de cet arrêt le conservateur du registre où le navire est inscrit, par le mogen le plus rapide possible afin que l'arrêt susdit soit accompli. Les inscriptions *provisoires* devront être régularisées dans un délai à déterminer par la loi nationale.

Amendement de M. Jacobs. — Art. 7. — Si le capitaine est autorisé par la loi ou par un mandat spécial à vendre le navire, à l'hypothéquer, à le donner en nantissement en cours de voyage, il pourra être pris, à la demande des intéressés et avec le concours des propriétaires du navire, des inscriptions conservatoires. Ces inscriptions devront être régularisées dans un délai de trois mois.

M. Vrancken propose la suppression, au texte du projet de la Commission d'organisation, des mots « avec le concours du propriétaire du navire ».

(1) Voir *infra*, p. 215, la rédaction définitive de cet article.

M. Spée est d'avis de les maintenir au contraire; c'est le cocontractant de l'armateur qui devra demander les inscriptions dont s'agit.

M. Autran estime qu'il faut entourer de beaucoup de garanties la faculté accordée aux capitaines d'emprunter en cours de voyage; dans ce sens les dispositions du code italien donnent toute sécurité contre les agissements des capitaines.

M. Verbaere croit que l'intéressé poursuivra l'inscription avec plus de zèle qu'un consul; c'est au prêteur qu'il appartient d'assurer l'accomplissement de la formalité.

M. Van Zuylen se joint à M. Vrancken pour demander la suppression des mots « avec le concours des propriétaires; » il ne s'agit ici que d'une inscription *provisoire* ;

M. Molengraaf, sur la proposition faite de généraliser les termes de la résolution à prendre en disant : « Tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels », énonce des doutes au sujet du sens des mots « droits réels » qu'il considère comme pouvant ne pas s'appliquer à la propriété elle-même.

M. Autran, pour donner satisfaction aux scrupules de M. Molengraaf, propose de préciser en disant : « Les aliénations et tous autres actes constitutifs.... »

M. Platou reproduit son observation relative à l'impossibilité, résultant parfois de l'éloignement, de faire procéder même à une inscription provisoire en cas d'emprunt à la grosse.

M. Van Zuylen estime que semblable inscription peut parfaitement se faire par voie télégraphique.

M. Autran présente à la Commission un projet de rédaction que M. Vrancken propose de compléter par l'insertion des mots « pour donner authenticité aux actes » après les mots « fonctionnaires compétents ». Ce projet est adopté dans les termes suivants :

« Art. 7. — Les aliénations et tous autres actes constitutifs ou translatifs de droits réels consentis par le capitaine en cours de voyage, dans les formes et conditions prescrites par la loi, doivent être passés au consulat du navire ou, à défaut, devant le fonctionnaire compétent pour donner authenticité à ces actes.

» Ce fonctionnaire fait mention du droit consenti sur le certificat à bord du navire, et il délivre une expédition du contrat intervenu à la partie la plus diligente, qui la fait transcrire au port d'attache.

» La partie intéressée a le droit de requérir télégraphiquement une inscription provisoire à régulariser dans un délai que détermine la loi nationale. »

Discussion en assemblée générale.

M. le Président. — Nous abordons la discussion de l'article 7. N'y a-t-il pas lieu de faire une modification analogue à celle introduite dans l'article 6 qui précède, où nous avons employé le mot *constitutifs* seul pour les droits réels? Nous avons supprimé *translatifs*.

Nous avons, d'une part, les aliénations et, d'autre part, les actes constitutifs de droits réels.

M. SPÉE. — Mais il peut y avoir transfert de droits réels. Une hypothèque peut être transférée.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous devrions en ce cas revenir sur la rédaction adoptée pour l'article précédent. Nous mettrions à l'article 6 : *Tous actes translatifs de propriété et tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels.*

— Adhésion.

M. LE PRÉSIDENT. — L'article précédent serait donc conçu définitivement comme suit :

Art. 6. — *Tous actes translatifs de propriété et tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels émanant des propriétaires ne pourront être opposés aux tiers qu'à dater de leur inscription dans les registres à ce destinés.*

— Adopté.

M. LE PRÉSIDENT. — Revenant à présent à l'article 7, nous y introduirons la même modification qu'à l'article précédent et l'alinéa 1er commencera en ces termes :

« Art. 7. — Tous actes translatifs de propriété et tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels, consentis par le capitaine en cours de voyage... »

— Adhésion.

M. LE PRÉSIDENT. — En ce qui concerne l'alinéa 2, je propose d'en mettre la rédaction en rapport avec les dispositions arrêtées précédemment et, en outre, de permettre à chacune des deux parties de demander l'expédition du contrat intervenu. Nous dirions donc :

« Ce fonctionnaire fait mention du droit consenti sur l'acte de nationalité ou sur le certificat y annexé qui se trouvent à bord du navire; chacune des parties peut lui demander une expédition du contrat intervenu et la faire transcrire sur le registre du port d'attache. »

— Adhésion.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous abordons l'examen de l'alinéa 1er auquel une modification doit être apportée.

M. LYON-CAEN. — Il faut retrancher, en effet, le mot *nationale.*

M. MILLE Y SUARÈZ. — Il me semble qu'une simple dépêche

télégraphique peut être fort douteuse quant à son authenticité. Elle ne paraîtra pas suffisante dans la plupart des cas pour pouvoir procéder à une inscription, toute provisoire qu'elle soit; l'intéressé qui aura demandé l'inscription peut être un acquéreur, un tiers dont le nom ne figure pas sur le registre; le conservateur se trouvera en face d'une dépêche dont l'authenticité n'est pas vérifiée, dont le signataire ne lui est pas connu et qu'il ne pourra connaître. L'inscription, même provisoire, ne doit être, à mon avis, autorisée qu'après vérification du document justificatif et à raison de l'authenticité de l'acte définitif qu'on a en vue; or, il n'y a que l'autorité du lieu où le contrat est intervenu qui puisse vérifier ce document. Peut-être pourrions-nous tout concilier en donnant au fonctionnaire qui doit intervenir la faculté d'ordonner l'inscription et de communiquer son intention au conservateur des registres par les moyens les plus rapides, à la demande des parties intéressées.

J'ai l'honneur de soumettre à l'assemblée l'amendement que voici, à la suite de l'alinéa 2 :

« Il pourra aussi ordonner l'inscription provisoire à la demande des parties intéressées et informer de cet arrêt le conservateur du registre où le navire est inscrit, par le moyen le plus rapide possible, afin que l'arrêt susdit soit accompli. Les inscriptions provisoires devront être régularisées dans un délai à déterminer par la loi nationale ».

M. Lebano. — Je crois qu'on pourrait adopter le système de la dépêche télégraphique. Chez nous, en Italie, nous avons ce système, mais avec l'authenticité en plus. Nous faisons des télégrammes authentiqués par le notaire ou le consul et nous les envoyons de la manière suivante : Le dépôt du texte original de la dépêche authentiquée par le notaire est fait au bureau d'où le télegramme doit partir et il reste là. L'office télégraphique atteste qu'il existe un acte authentique qui constate ce qu'on veut envoyer par dépêche.

Je crois que le système de la deuxième Commission pourrait être adopté. On pourrait le compléter en disant : « par dépêche authentique », parce que, pour prendre une inscription ou faire opérer un transfert dans une matière aussi grave, il serait utile d'avoir une dépêche authentique et non une dépêche faite par un simple particulier qui pourrait commettre un faux. C'est ce que nous pratiquons tous les jours pour les mandats.

M. VRANCKEN. — J'approuve cette proposition qui est entièrement justifiée.

Il convient que la dépêche télégraphique, qui va servir à l'obtention d'une inscription provisoire, ait un caractère authentique indiscutable.

Je crois que le vœu de l'honorable délégué espagnol serait satisfait si on rédigeait l'alinéa en discussion dans les termes suivants : « La partie intéressée a le droit de requérir télégraphiquement, à l'intervention de l'autorité locale, une inscription.... »

C'est, en effet, l'autorité locale qui donnera à la réquisition son authenticité. Ce sera dans tel pays un notaire, dans tel autre le consul.

J'emploie l'expression générale : *autorité locale* pour laisser toute latitude, suivant les lieux; mais je suis prêt à me rallier à toute autre rédaction qui rendrait mieux la pensée dont s'agit, pourvu que l'on marque bien que ce n'est pas la partie intéressée qui transmet la dépêche.

M. SPÉE. — Je propose de remplacer *autorité locale* par « le fonctionnaire mentionné ci-dessus ».

M. MARTIN. — Je voulais appuyer la proposition du rapporteur. Je n'avais pas compris autrement ce 3e alinéa. Il me semble impossible que ce puissent être les particuliers qui envoient les dépêches. Si on adopte les termes « le *fonctionnaire* mentionné cidessus » on aura toutes garanties.

M. CONSTANT. — Le fonctionnaire compétent pour donner l'authenticité aux actes sera-t-il toujours bien celui qui pourra le mieux donner la garantie que l'on cherche?

Quand il s'agit d'envoyer une dépêche télégraphique, ne pourrait-on pas adopter le système indiqué par M. Lebano et décider précisément que ce sera l'office télégraphique qui donnera cette authenticité?

M. LE PRÉSIDENT. — En réalité, le fonctionnaire compétent c'est le consul, quand il y en a un dans le pays. Dans ce cas, il y a toute garantie. Dans le cas contraire, ce sera le fonctionnaire ayant capacité dans le pays pour donner l'authenticité à l'acte même qu'il s'agit de transcrire. L'agent du télégraphe offre-t-il autant de garanties?

M. ASSER. — Je me range à l'avis de l'honorable délégué italien.

Dans le nouveau code de commerce portugais, qui vient d'être

promulgué le 6 septembre dernier, on a adopté le même système et je crois que tous les pays feront bien de l'imiter.

M. MILLE Y SUARÈZ. — Je crois que la rédaction de l'honorable rapporteur de la 2e Commission donne satisfaction à l'une des questions que nous posons, c'est-à-dire à la question de la personnalité des intéressés. Il n'y a pas moyen de douter de l'authenticité de la signature du moment qu'elle est légalisée par l'intervention du fonctionnaire consulaire. Mais il reste encore deux questions.

Le conservateur peut se trouver en présence d'une dépêche signée d'un nom dont l'authenticité n'est pas douteuse pour lui ; mais il peut aussi se trouver devant la signature d'un inconnu dont le nom ne se trouve pas sur le registre.

M. LE PRÉSIDENT. — D'après l'amendement c'est la signature de l'officier public qui sera au bas de la dépêche.

M. MILLE Y SUARÈZ. — Que faut-il entendre par l'intervention du fonctionnaire public ?

M. SPÉE. — Dans l'esprit de la 2e Commission, la dépêche télégraphique doit être envoyée sous la signature du fonctionnaire et celui-ci mentionne qu'il agit à la requête de la partie intéressée.

M. MILLE Y SUARÈZ. — Mais le fonctionnaire, avant d'envoyer la dépêche télégraphique, ne devra-t-il pas examiner l'acte ?

M. SPÉE. — C'est pour cela que j'ai proposé « le fonctionnaire qui a passé l'acte ».

M. MILLE Y SUARÈZ. — Je demande qu'il soit donné lecture de mon amendement.

M. LE SECRÉTAIRE donne lecture du texte inséré p. 216.

M. LE PRÉSIDENT. — En réalité vous êtes parfaitement d'accord avec la Commission sur tous les points, sauf un seul.

La 2e Commission mentionne expressément la voie télégraphique tandis que vous proposez : « par le moyen le plus rapide ».

Ne croyez-vous pas qu'il faille mentionner le télégraphe ?

M. MILLE Y SUARÈZ. — Je crois qu'il convient en ce cas de dire que les dépêches seront envoyées par le fonctionnaire et non par l'intéressé.

M. LE PRÉSIDENT.— Je mets aux voix la rédaction de la Commission sur laquelle l'accord semble s'être établi.

— La proposition est adoptée à l'unanimité.

L'art. 7 est donc rédigé dans les termes suivants :

« ART. 7. Tous actes translatifs de propriété et tous actes

» constitutifs ou translatifs de droits réels, consentis par le capi» taine en cours de voyage dans les formes et conditions pres» crites par la loi, doivent être passés au consulat du navire ou, » à défaut, devant le fonctionnaire compétent pour donner authen» ticité à ces actes.

» Ce fonctionnaire fait mention du droit consenti sur l'acte de » nationalité, ou sur le certificat y annexé ; chacune des parties » peut lui demander une expédition du contrat intervenu et la » faire transcrire sur le registre du port d'attache.

» La partie intéressée a le droit de requérir télégraphiquement, » à l'intervention du fonctionnaire mentionné ci-dessus, une » inscription provisoire à régulariser dans un délai que la loi » détermine ».

Article 8.

La propriété d'un navire vendu, quel que soit le lieu de la vente, n'est transmise qu'avec la charge des hypothèques et autres droits de préférence, pourvu que la formalité de l'inscription ait été remplie dans le cas où elle doit l'être.

En cas de vente forcée, l'acquéreur fait la purge au lieu de la vente et suivant la procédure usitée en ce lieu ; à défaut de procédure organisée à cet effet, il suit celle qui est prescrite par la loi du pavillon.

Si le navire change de nationalité, toutes les mentions inscrites sur les anciens registres seront transportées sur les nouveaux et la mention du transfert sera faite tant sur les anciens que sur les nouveaux registres. Jusqu'à leur radiation ou la mention du transfert, les anciennes mentions conserveront leur valeur.

Discussion en commission.

Amendements de M. Lyon-Caen. — Art. 8, § 2. — Aux mots : *en cas de vente forcée*, substituer les mots : *en cas de vente volontaire.*

§ *additionnel. — Les créanciers chirographaires du vendeur n'ont pas de droit de suite sur le navire vendu.*

Amendement de M. Victor Jacobs. — Art. 8. — La propriété d'un navire vendu, quel que soit le lieu de la vente, n'est transmise qu'avec la charge des hypothèques et autres droits de préférence, pourvu que la for-

malité de l'inscription de ces droits ait été remplie dans le cas où elle doit l'être.

Si le navire change de nationalité, le transfert ne sera inscrit sur les registres et les mentions relatives au navire n'en seront biffées que s'il est justifié du transport de ces mentions sur les registres du pays auquel appartient désormais le navire, ou d'une purge régulière.

L'acquéreur fait la purge au lieu de la vente et suivant la procédure usitée en ce lieu ; à défaut de procédure organisée à cet effet, il peut suivre celle prescrite par la loi de l'ancien ou du nouveau pavillon du navire.

Amendement de M. Florent Cruysmans. — Art. 8. — Ajouter au § 1er de cet article la disposition suivante :

Les créanciers hypothécaires sur le navire viendront dans leur ordre d'inscription après les créances privilégiées.

Supprimer le mot « *forcée* » après les mots : « *en cas de vente* » par lesquels commence ce paragraphe.

M. Autran appuie l'amendement de M. Lyon-Caen. Il signale la mauvaise volonté que mettent les capitaines, en cas de vente forcée, à fournir des renseignements suffisants sur l'état civil de leur navire, renseignements dont l'absence occasionne aux acquéreurs les plus grandes difficultés à faire la purge.

M. Molengraaf fait observer qu'en dehors des privilèges qui *doivent* être inscrits, il y a aussi des privilèges légaux qui ne doivent pas l'être et que le projet n'en tient pas compte, qu'il ne les vise pas.

M. Spée estime que la rédaction proposée sauvegarde les privilèges dont parle M. Molengraaf, car l'alinéa 1er du projet de la Commission d'organisation, en parlant de la formalité de l'inscription, ajoute la restriction : « dans le cas où elle doit l'être. »

La rédaction de l'alinéa 1er du projet de la Commission est adoptée.

M. Van Zuylen attribue à l'amendement de M. Lyon-Caen cette portée qu'en matière civile la vente forcée opère la purge.

M. Molengraaf présente un amendement relatif à l'effet des privilèges légaux. Cet amendement est adopté et devient l'alinéa 2 de l'article.

M. Vrancken propose de maintenir l'alinéa 2 (primitif) du projet en remplaçant les mots : « en cas de vente forcée » par « en cas de vente volontaire » et d'ajouter un alinéa nouveau, relatif au cas de vente forcée. Cette proposition est adoptée.

L'amendement de M. Lyon-Caen, proposant un § additionnel relatif aux créanciers chirographaires, est considéré comme superflu en l'absence de tout doute sur le point que cet amendement soulève.

L'alinéa final du projet de la Commission organisatrice est adopté sans modifications.

L'ensemble de la résolution est arrêté dans les termes suivants :

« Art. 8. — La propriété d'un navire vendu, quel que soit le lieu de la » vente, n'est transmise qu'avec la charge des hypothèques et autres droits » de préférence, pourvu que la formalité de l'inscription de ces droits ait » été remplie dans le cas où elle doit l'être.

» Les privilèges légaux produisent leur effet dans les formes prescrites » par les lois spéciales.

» En cas de vente volontaire, l'acquéreur fait la purge au lieu de la vente » et suivant la procédure usitée en ce lieu; à défaut de procédure organisée » à cet effet, il suit celle qui est prescrite par la loi du pavillon.

» La vente forcée opère la purge de plein droit, moyennant, par l'acqué- » reur, de consigner le prix entre les mains de l'agent public compétent.

» Si le navire change de nationalité, toutes les mentions inscrites sur les » registres seront transportées sur les nouveaux et la mention du transfert » sera faite tant sur les anciens que sur les nouveaux registres. Jusqu'à » leur radiation ou la mention du transfert, les anciennes mentions conser- » veront leur valeur ».

Discussion en assemblée générale.

M. le Président. — La discussion est ouverte sur le 1er alinéa de l'art. 8.

M. Lyon-Caen. — Je demande qu'on dise plutôt : « la propriété » d'un navire aliéné, quel que soit le lieu de l'aliénation... »

— Adhésion.

M. Oliver y Esteller. — Je crois que, dans la pensée de la Commission, les termes : « avec la charge des hypothèques et autres droits de préférence » doivent s'entendre des « autres droits *réels* de préférence ».

M. Spée. — Je crois que le mot *réels* seul suffit.

— Adhésion.

Le 1er alinéa est adopté sauf les modifications indiquées.

M. Lyon-Caen. — Que signifie le 2e alinéa de l'article?

M. Spée. — L'observation présentée par M. Lyon-Caen à l'art. 5 au sujet du mot *formes* rencontre ici une nouvelle application. Nous pourrions donc remplacer les mots « dans les formes » par « suivant les conditions ».

M. le Président. — Je crois qu'on peut supprimer l'alinéa tout entier.

— Adhésion.

M. Lyon-Caen. — A l'alinéa 3 je propose de dire « en cas d'*aliénation volontaire* » au lieu de *vente volontaire*.

— Adhésion.

Le 4e alinéa est adopté sans discussion.

M. le Président. — Nous avons dans la loi belge un article qui porte que le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix tant que celui-ci n'est pas payé ou distribué.

Juge-t-on utile d'insérer dans notre projet une mention de ce genre?

M. CLUNET. — Nous avons totalement supprimé les dispositions relatives aux privilèges spéciaux. Peut-on insérer ici l'une d'elles?

M. MARTIN. — J'appuie la proposition de M. le Président.

La loi belge n'est pas la seule qui contienne une semblable disposition.

Le code de commerce allemand prévoit la même chose et il est très utile de le dire expressément, car il pourrait y avoir des doutes.

— L'amendement est adopté dans les termes suivants : « Les droits de préférence des créances subsistent sur le prix tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué ».

M. LE PRÉSIDENT. — En ce qui concerne le dernier alinéa, il serait peut-être bon de le compléter en prévoyant le cas de changement de port d'attache ; mais je crains de m'engager dans cette voie parce qu'en Belgique le conservateur des hypothèques d'Anvers remplit son office pour la Belgique tout entière.

M. OLIVER Y ESTELLER. — Cet alinéa est la reproduction exacte de l'alinéa final de l'art. 5.

Il est la conséquence des principes constatés dans l'alinéa final.

La Commission a adopté la conséquence mais pas le principe, car elle a écarté la disposition dont je parle.

A mon avis, l'alinéa actuellement discuté est en contradiction avec ce que le rapporteur nous dit avoir été admis par la Commission, savoir : on ne doit pas faire mention du changement de nationalité.

J'attache une grande importance à la mention au registre des actes de nationalité.

Que deviendrait la loi sur la propriété des navires sans l'élément de publicité? Celle-ci est le fondement de la propriété navale.

Je crois que ce principe est admis par tout le monde.

Les registres maritimes sont l'unique source de renseignements pour les tiers.

Ce qui n'est pas constaté sur le registre n'existe pas juridiquement.

Il y a grande importance pour les tiers à connaître à chaque moment, d'une manière authentique, le pavillon de chaque navire et les changements de pavillon. Je crois même qu'il suffit de connaître simplement le pavillon de chaque navire.

Quel est l'unique moyen de connaître toutes les dates de tous les

changements de pavillon : c'est de recourir aux registres maritimes.

Je veux acquérir la propriété d'un navire : je n'ai qu'à recourir aux registres maritimes. Si le changement de pavillon a été fait sans être inscrit aux registres, je suis trompé et je puis en éprouver des conséquences très préjudiciables.

Comme conséquence de ces principes, je crois qu'on doit inscrire surtout l'acte de nationalité..

Or, on ne dit pas dans l'article 5 qu'il est tenu un registre pour inscrire les changements de nationalité.

Comment pourrait-on savoir que le navire est national sans l'acte de nationalité? Je crois que cette mention est d'une haute importance. A mon avis, les navires n'ont pas d'existence juridique pendant leur construction; il n'y a pas de navire, tant qu'il n'est pas reconnu par le gouvernement du pays où il est construit. La coque et les agrès ne sont pas le navire.

Le navire n'existe que depuis qu'il est sorti du chantier et qu'il est en état de navigabilité.

Alors il y a une entité juridique qui a une vie propre, un caractère propre, distinct de chose mobilière.

Au reste, pourquoi donne-t-on à la propriété des navires une qualification mixte entre la propriété mobilière et la propriété foncière? C'est que dans le navire il y a une espèce de personnalité juridique qui reçoit sa consécration. M. Lyon-Caen dit que l'acte de nationalité est une espèce d'acte de baptême du navire.

Le navire fait partie du territoire national et il importe que le territoire national soit toujours déterminé.

Il faut éviter la baraterie dans les changements de pavillon; ils doivent être constatés d'une manière publique et solennelle et non s'opérer clandestinement.

M. le Président. — Vous venez d'indiquer la base de votre système, d'après lequel il n'existe pas de navire tant qu'il n'est pas construit et achevé. Alors seulement on peut inscrire au registre l'acte de nationalité du navire. Cependant, en Belgique, en France et dans beaucoup d'autres pays on admet l'hypothèque sur le navire en construction. Il faut donc que le navire puisse déjà être inscrit lorsqu'il n'est encore qu'en construction et cette inscription précède forcément la délivrance de l'acte de nationalité.

Votre système aurait pour résultat de rendre impossible l'hypothèque sur le navire en construction.

Remarquez qu'en Belgique nous avons des autorités différentes qui interviennent suivant qu'il s'agit des formalités relatives à l'acte de nationalité ou de celles relatives à la propriété des navires. Il en est de même dans d'autres pays.

Vous voulez fusionner deux ordres d'idées distincts. Nous nous plaçons dans l'hypothèse où les inscriptions sur les registres ne se rapportent qu'à des droits réels sur les navires et, pour ce cas nous disons que, lorsqu'un navire inscrit sur le registre de propriété change de nationalité, on devra accomplir certaines formalités pour le transfert de ce navire de tel registre dans tel autre.

Nous ne nous occupons donc que des questions de propriété. Nous ne nous occupons ici de la question de nationalité qu'au point de vue de l'influence qu'elle peut avoir sur les mentions inscrites dans le *registre de propriété.*

D'après votre amendement, il faut que tout ce qui concerne la nationalité et la propriété soit englobé dans une même inscription.

M. Oliver y Esteller. — Je crois que l'autorité peut exiger des formalités pour l'acquisition de la propriété, mais qu'il ne faut pas, en effet, confondre l'acte de nationalité et l'acte de propriété.

Ce que je demande, c'est que l'acte de nationalité, certifié par l'autorité compétente, soit mentionné dans les registres maritimes. Je vous laisse le soin d'examiner si ma proposition, tendant à l'insertion d'une disposition additionnelle au texte proposé, doit être renvoyée à l'examen de la Commission.

M. Powell. — Je demande qu'on décide que la première transcription d'extrait d'acte relatif à tout navire soit celle relative à la nationalité.

M. le Président. — Je donne lecture de la disposition qui nous est proposée et qui est ainsi conçue : « Tout changement de nationalité est inscrit au registre suivant les formalités prescrites par la loi. L'acte de renonciation à l'ancien pavillon n'aura d'effet à l'égard des tiers qu'à partir de son inscription au registre ».

Est-on d'avis de ne faire figurer au registre que les navires qui ont déjà obtenu leur acte de nationalité, ou bien d'admettre à l'inscription un navire qui n'est pas encore mis en état de navigabilité?

Je mets aux voix la question de principe : faut-il obtention préalable de l'acte de nationalité?

M. Lyon-Caen. — Quelle serait la sanction ?

M. LE PRÉSIDENT.— On ne le dit pas. Elle pourra être proposée ultérieurement.

— La question de principe est mise aux voix et résolue négativement.

M. LE PRÉSIDENT.— Il est entendu que notre vote n'implique pas que des États ne puissent exiger cette condition ; mais nous ne la mentionnons pas comme obligatoire dans la loi-type.

Nous restons en présence du dernier alinéa de l'art. 8.

M. LYON-CAEN. Vous aviez proposé tout à l'heure de faire une addition qui me semble excellente et qui consistait à dire : « Si le navire change de nationalité *ou de port d'attache.* »

Vous avez abandonné vous-même votre proposition en faisant remarquer qu'en Belgique c'était le conservateur des hypothèques d'Anvers qui remplissait ses fonctions pour le pays entier. Cette circonstance peut ne pas se rencontrer ailleurs et elle ne me semble donc pas suffisante pour condamner votre idée. Permettez-moi de la reprendre car il y a des pays dans lesquels l'hypothèse du changement de port d'attache peut se réaliser.

M. LE PRÉSIDENT. — Je dois faire remarquer qu'il y a dans notre pays des ports d'attache autres qu'Anvers.

Les navires peuvent avoir Gand pour port d'attache, mais leur inscription se fait à Anvers ; de sorte qu'en Belgique, par exception peut-être, le port d'attache n'est pas nécessairement le lieu où le navire est inscrit.

M. LYON-CAEN. — Je retire ma proposition.

—La proposition de la 2e Commission est mise aux voix et l'art.8 est adopté dans les termes suivants :

« ART. 8. La propriété d'un navire aliéné, quel que soit le » lieu de l'aliénation, n'est transmise qu'avec la charge des hypo- » thèques et autres droits réels, pourvu que la formalité de » l'inscription de ces droits ait été remplie dans le cas où elle » doit l'être.

» En cas d'aliénation volontaire, l'acquéreur fait la purge au » lieu de l'aliénation et suivant la procédure usitée en ce lieu ; » à défaut de procédure organisée à cet effet, il suit celle qui est » prescrite par la loi du pavillon.

» La vente forcée opère la purge de plein droit, moyennant, par » l'acquéreur, de consigner le prix entre les mains de l'agent » public compétent.

» Les droits de préférence des créanciers subsistent sur le » prix, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

» Si le navire change de nationalité, toutes les mentions » inscrites sur les anciens registres seront transportées sur les » nouveaux et la mention du transfert sera faite tant sur les » anciens que sur les nouveaux registres. Jusqu'à leur radiation » ou la mention du transfert, les anciennes mentions conserveront » leur valeur ».

Discussion en commission.

M. Cruysmans saisit la 2e Commission d'un projet de disposition supplémentaire ainsi conçu :

Art. *8bis*. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits des créanciers privilégiés ou hypothécaires s'exercent suivant leur rang ou dans l'ordre des inscriptions sur le produit des assurances, qui auraient été faites par le débiteur sur le navire.

M. Autran combat cette proposition dont il redoute les conséquences. Une disposition analogue a été supprimée en France en 1885 parce qu'elle rendait en quelque sorte la loi sur les hypothèques impossible.

M. Cruysmans justifie sa proposition ; le texte proposé reproduit une disposition de la loi belge qu'il croit utile, car il ne se présenterait point de prêteurs si ceux-ci devaient craindre de n'avoir pas un droit de suite en cas d'assurance. Il fait remarquer les inconvénients et les longueurs qu'entraînerait la nécessité de recourir à une assurance spéciale en ce qui concerne l'hypothèque, assurance qu'il peut d'ailleurs être difficile d'obtenir.

M. Molengraaf combat la proposition de M. Cruysmans, parce qu'il n'existe pas de raisons à son avis d'accorder aux créanciers un droit aussi excessif.

M. Spée fait observer qu'il s'agit des emprunts dont on ne peut se libérer par l'abandon du navire ; quant à ceux qui s'éteignent avec le navire il n'y a pas lieu de faire de réserve.

La 2e Commission décide de soumettre à la Section de droit maritime la proposition de M. Cruysmans.

Discussion en assemblée générale.

M. le Président. — Il nous reste à examiner l'art. *8bis* du projet de la 2e Commission.

Songeons que nous avons à élaborer un projet de loi-type; qu'en France, où les dispositions contenues dans l'art. *8bis* existaient dans la loi de 1874, on vient de les supprimer, et qu'enfin elles ne sont admises ni en Angleterre ni en Allemagne.

Indépendamment de toute discussion quant au fond de la proposition, croit-on qu'il soit utile de l'insérer dans une loi-type?

M. Asser. — Je demande la parole pour appuyer votre proposition et à l'argument que vous venez d'indiquer j'en ajoute un autre.

Il me paraît qu'il y a contradiction entre l'art. 8*bis* que nous discutons et une autre proposition émanant aussi de la deuxième Commission.

Je veux parler d'une disposition contenue dans l'art. 1er du chapitre de la responsabilité des propriétaires de navire.

Il est vrai que nous ne l'avons pas encore votée, mais je puis dire sans indiscrétion qu'elle a été adoptée à la presque unanimité dans la Commission et je crois qu'elle a beaucoup de chance d'être votée par votre Assemblée.

La disposition dont il s'agit porte que l'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur. Il y a une grande analogie entre les situations.

Mais, d'un côté, on dit qu'on doit avoir le droit de se libérer des obligations contractées par le capitaine, en abandonnant la fortune maritime.

De l'autre, on veut, comme compensation pour les créanciers maritimes, leur accorder un privilège aussi sur la fortune terrestre.

Que devient alors la séparation entre la fortune maritime et la fortune terrestre?

La deuxième Commission a admis que la fortune maritime ne comprend pas la créance à charge des assureurs; mais il semble que, si cette fortune maritime ne comprend pas la créance à charge des assureurs, c'est encore un argument en faveur de la proposition de supprimer l'art. 8*bis*.

On dit que la plupart des législations contiennent des clauses pareilles. Je puis répondre que la législation hollandaise prescrit le contraire.

J'appuie donc la proposition de supprimer la disposition dont s'agit.

M. Cruysmans. — Je crois que M. Asser fait confusion. Il ne s'agit pas de dettes personnelles au capitaine. L'armateur peut se dégager de tous les engagements du capitaine et abandonner le navire en se réservant le bénéfice de l'assurance.

Mais, s'il s'agit de dettes personnelles à l'armateur, il est responsable au delà de l'assurance.

Je pensais que c'était le complément nécessaire des articles qu'on présente, car personne ne prêtera sur un navire sans qu'il soit assuré.

Maintenant que vous admettez que l'hypothèque peut être faite en cours de voyage, n'oubliez pas qu'il est difficile en cours de voyage pour un prêteur d'assurer un navire, car cela ne se fait pas au pied levé.

M. Asser. — Je ne crois pas avoir fait confusion, car je sais fort bien que, dans l'art. 8*bis,* il s'agit de l'obligation personnelle du propriétaire du navire ; mais, d'un autre côté, il s'agit aussi d'un privilège accordé au créancier maritime et qui n'est pas accordé au créancier terrestre ; et, quant à ce privilège, les limites des objets sur lesquels il est exercé sont justement les limites de la fortune maritime.

Il y a donc analogie entre l'art. 8*bis* et la disposition de l'article 1er du chapitre IV que j'ai rappelée. Il y a là un argument pratique en faveur de la suppression de l'art. 8*bis*.

Du moment où vous accordez au créancier maritime un droit de privilège sur le montant des assurances conclues par l'armateur, vous ôtez en même temps à celui-ci la faculté de s'assurer lui-même, car il n'y a plus d'intérêt ; il vaut beaucoup mieux, dans la pratique, laisser à chaque créancier la faculté de s'assurer lui-même. Il choisit son assureur, il règle les conditions de l'assurance, il a une action directe ; au lieu qu'en lui ôtant ce droit et en le renvoyant à l'assureur de l'armateur, vous lui créez une fausse position. Il ne connaît pas l'armateur et vous lui accordez un privilège sur des assurances souvent bien peu réalisables. Je crois donc que l'art. 8*bis* ne doit pas être adopté.

M. Cruysmans. — On peut ajouter à l'art. 8*bis* les mots *sauf convention contraire.*

L'armateur, dans l'hypothèse que nous examinons, a reçu, je suppose, 50,000 francs comme prêt sur son navire.

En cas de perte à qui réservez-vous le bénéfice de l'assurance ? Vous ne pouvez pas le faire payer à l'armateur, car il toucherait deux fois la somme et il serait intéressé à la perte du navire.

M. Martin. — Je crois que M. Asser a parfaitement raison. Déjà cette considération que les assurances pourraient occasionner des difficultés devrait nous empêcher de maintenir cet article. Si l'on peut dire que, dans ce cas, le propriétaire n'a plus intérêt à ontracter une assurance, nous ne devons pas aller jusque-là. Ce

sont deux choses absolument différentes que le produit du navire par vente forcée, d'une part, et, d'autre part, le montant de l'assurance contractée sur le navire, qui constituait pour le créancier une sûreté de sa dette et qui est venu à se perdre.

C'est au créancier à être vigilant et à voir ce qu'il peut faire ; si son débiteur a traité avec un assureur, qu'il s'adresse aussi à des assureurs et prenne les mesures nécessaires pour assurer son paiement.

Je déconseille vivement toute disposition dans le sens de l'article 8*bis* proposé.

M. Asser.— M. Cruysmans a demandé si, dans mon système, la somme assurée serait payée deux fois. Voici ma réponse :

L'assureur du créancier, après avoir payé la somme assurée, est subrogé, par ce fait même, aux droits du créancier contre le débiteur. Si celui-ci s'est fait assurer, et s'il a été également indemnisé par son assureur, on ne peut pas dire cependant qu'il fasse un bénéfice illicite, puisqu'il n'est pas déchargé de sa dette. Il en doit le montant à l'assureur de son créancier.

— La suppression de l'article 8*bis* est mise aux voix et adoptée.

M. le Président. — M. Van Zuylen me fait parvenir le texte d'un article additionnel qu'il propose d'insérer à la suite de l'article 5*bis* et qui est ainsi conçu :

« En cas de décès d'un propriétaire ou d'un copropriétaire de » navire, ses héritiers et, le cas échéant, ses légataires sont tenus, » dans les six mois du décès, de faire mentionner au registre la » transmission de propriété qui s'est opérée en leur faveur. »

M. Van Zuylen. — J'arrive un peu tard peut-être avec cette proposition que j'aurais dû faire lors de la discussion de l'article 5, mais je n'assistais pas à la séance et je remercie M. le Président de vouloir bien m'accorder la parole.

Il m'a paru que, dans l'article 5, il y avait une lacune. Nous avons voulu organiser pour les navires comme pour les immeubles une espèce d'état civil.

Nous avons voulu que chacun pût se renseigner, en tout temps, sur la situation juridique d'un navire, savoir à qui il appartenait, quelles étaient les charges qui pesaient sur lui, etc.

C'est ce que nous avons fait aux articles 5 et 5*bis*; mais dans le registre maritime, qui doit être un recueil de renseignements pour

les tiers, il y a une lacune très grave qui peut donner lieu à des difficultés pratiques considérables.

Je suppose que l'un des propriétaires ou copropriétaires du navire vienne à mourir. Quels sont ses héritiers? A-t-il fait un testament et, en ce cas, quels sont ses légataires? Toutes choses qu'on ignore! Quand on est dans son propre pays, il est déjà assez difficile de se renseigner à cet égard.

La difficulté est beaucoup plus grande quand on doit prendre des renseignements pareils à l'étranger, surtout au bout de quelques années, quand plusieurs des copropriétaires peuvent être décédés, ce qui occasionnerait des recherches difficiles et considérables.

On pourrait obvier à ces inconvénients en inscrivant dans la loi-type la disposition dont M. le Président a donné lecture.

On m'objectera peut-être que le cas est prévu par les articles qui ont été votés et aux termes desquels les actes translatifs de droits réels doivent être inscrits au registre. Remarquez cependant qu'en cas de décès il n'y a pas d'*acte* translatif; le décès est un événement qui par lui seul opère transmission de propriété.

Il peut y avoir, il est vrai, un acte en cas de succession testamentaire; mais, en cas de succession *ab intestat,* vous vous trouvez en présence d'un *fait* qui ne laisse aucune trace. Je propose de voter cette disposition additionnelle. Quant au délai de six mois, voici pourquoi il conviendrait de l'accorder : il serait désirable certainement que la déclaration se fît le plus tôt possible; mais, d'après différentes lois, notamment d'après la loi belge et la loi hollandaise, on a trois mois pour faire un inventaire et j'estime qu'il faut accorder un délai de six mois pour répondre à toutes les exigences de la loi civile.

M. LE PRÉSIDENT. — Rien de pareil n'existe en matière d'immeubles. Quelle sanction aurait cette prescription? On devrait considérer le précédent propriétaire comme étant resté propriétaire.

Il se ferait que toute la procédure pourrait avoir été poursuivie contre le défunt, dont l'acte de décès n'aurait pas été notifié; ce serait une sanction presque illusoire que de devoir faire la procédure contre l'auteur au lieu de la faire contre des héritiers.

M. VAN ZUYLEN. — La seule sanction possible se trouve dans l'article 6, c'est-à-dire que la transmission de propriété consentie par les héritiers avant leur inscription ne sera pas opposable aux tiers.

M. Danjon. — Comme on l'a fort bien dit, cette question n'est pas nouvelle. Elle se présente ici comme toutes les fois qu'il y a une formalité de publicité quelconque à remplir pour des droits réels quelconques.

Lorsqu'on a rédigé en France, en 1855, la loi sur la transcription immobilière, la même question a été soulevée et on a formulé le même vœu. Il est certain qu'il faudrait que la transcription maritime fût faite comme toutes les autres, mais il y a un obstacle.

On demande que le légataire soit obligé de publier son droit dans les six mois. Or, il arrive très souvent qu'un légataire ignore sa vocation testamentaire pendant très longtemps et cette ignorance vient de l'héritier du sang qui en profite. S'il est vrai que le système proposé a du bon au point de vue de la publicité, il n'en a pas moins ses dangers à cause de la grave atteinte qu'il porte au droit testamentaire.

— La proposition de M. Van Zuylen est mise aux voix et rejetée.

DE L'ABORDAGE ET DE L'ASSISTANCE.

(MM. Bonnevie et Van Meenen *remplissent les fonctions de secrétaires.*)

M. le Président. — Avant d'entamer l'examen des résolutions relatives à l'abordage, permettez-moi de vous annoncer une proposition que je compte faire ultérieurement, par rapport aux conflits de lois.

Nous nous sommes prononcés, quasi à l'unanimité, sur la plupart des questions que ces conflits de lois soulèvent; il y en a une, celle de l'abordage dans les eaux intérieures, au sujet de laquelle nous nous sommes profondément divisés. A peine sortis du feu de la discussion, plusieurs d'entre vous, même de ceux qui faisaient partie de la majorité, ont manifesté des hésitations au sujet de l'opportunité de recommandations adressées aux Gouvernements en vue de traduire, dans des conventions internationales, une décision qui n'a été admise ici qu'à une faible majorité. Ils pensent que, si l'ensemble des résolutions proposées à l'approbation des Gouvernements avait l'autorité qu'ont toutes nos autres résolutions, celle de décisions presqu'unanimes, nos travaux auraient beaucoup plus de

chance d'être accueillis et consacrés sur le terrain pratique. C'est aussi mon sentiment et j'ai l'intention de vous le proposer plus tard.

Je me borne pour le moment à vous prévenir, pour qu'il n'y ait aucune surprise, que je vous proposerai de maintenir le vote comme opinion du Congrès, mais de ne pas l'insérer dans le projet de résolutions que nous recommanderons au Gouvernement belge pour être soumis par lui aux autres nations.

Votre sentiment général me paraît avoir été celui-ci : chacun a craint de voir triompher l'opinion opposée et l'a combattue énergiquement, tenant beaucoup à ce que cette opinion ne fût pas inscrite dans le projet, tenant moins à ce que sa propre opinion y soit insérée, surtout si cette insertion doit affaiblir l'autorité des autres résolutions que nous avons prises par rapport aux conflits de lois.

La proposition que je compte vous faire, tout en maintenant le vote, ne comprendrait donc pas, dans la série de résolutions que nous estimons utile d'insérer dans un projet de convention internationale, la décision prise par rapport aux eaux intérieures, aussi bien en ce qui concerne l'abordage que l'assistance.

Si vous partagez mon sentiment, l'article premier sera maintenu intégralement.

Quant à l'abordage et à l'assistance dans les fleuves, rivières et eaux intérieures, nous ne ferons pas de proposition au Gouvernement belge, nous nous contenterons de lui faire connaître l'opinion de la majorité de l'assemblée.

Après l'article premier viendrait, purement et simplement, la disposition suivante :

« En cas d'abordage en mer ou d'assistance commencée en mer, » le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi du pavillon, » par celle du navire débiteur ou par celle du premier port où le » navire aborde » ; puis viendrait la disposition du règlement des avaries et finalement l'art. 4 qui est conservé absolument tel quel.

— *Motion d'ordre.*

M. Asser. — Je prie M. le Président de mettre aux voix immédiatement la proposition qu'il vient de faire.

Je rappelle aux honorables membres du Congrès que j'ai fait partie de la majorité en question et que j'ai eu la satisfaction de voir adopter le système que j'avais défendu. Cependant je me

rallie entièrement aux considérations qui viennent d'être développées par notre Président et je crois qu'aucun des membres de la majorité ne soulèvera d'objection.

Le vote est acquis, et si plus tard on veut adopter ce principe, on verra que la majorité a voté dans ce sens; mais je crois qu'on peut fort bien ne pas comprendre dans les propositions à soumettre au Gouvernement belge ce qui concerne les abordages et l'assistance dans les eaux intérieures.

M. MARTIN. — Je vous remercie, M. le Président, de la proposition que vous venez de faire. Il y a là certainement une initiative qui satisfera tout le monde, mais je voudrais faire une remarque. Dans le vote que nous avons émis hier, il y avait deux propositions extrêmes et, naturellement, il n'y a pas eu possibilité de s'entendre. J'ai cherché une rédaction de conciliation. Je suis à même de défendre une proposition intermédiaire qui réunira peut-être une majorité considérable. Je demande à l'assemblée si elle veut me la laisser développer.

M. LYON-CAEN. — M. Martin a bien voulu me communiquer son amendement et j'ai constaté qu'il se liait étroitement à la dernière proposition de la première Commission. Je crois qu'il serait bon de renvoyer la discussion au moment où on s'occupera de la dernière proposition.

M. LE PRÉSIDENT. — Permettez-moi de ne pas me rallier à l'idée de remettre en discussion ce qui a été décidé. L'assemblée est profondément divisée au sujet du règlement des conflits de lois relatifs aux abordages dans les eaux intérieures. Cette division détermine les vainqueurs d'hier à ne pas insister pour insérer la décision prise dans le projet de résolutions à recommander au Gouvernement comme base d'une entente internationale. Sachons leur gré de cette concession et ne leur en demandons pas une seconde, le retrait de la décision prise par l'assemblée. Si nous revenions sur la question pour examiner des propositions nouvelles, au lieu d'établir l'entente, nous amènerons peut-être des divisions plus profondes encore. Je maintiens la proposition telle que je l'ai faite.

Le prestige d'une assemblée délibérante exige que, lorsqu'un vote est acquis, il ne soit plus remis en question; mais, autre chose est de revenir sur un vote, autre chose de déterminer la portée qu'on entend lui donner. Je vous engage donc vivement à circonscrire le débat dans les termes où je l'ai délimité.

M. CONSTANT. — J'ai demandé la parole pour appuyer la proposition de M. le Président. Puisque tous les membres de l'assemblée souscrivent à cette proposition, votons-la en remerciant M. Asser des paroles qu'ils a prononcées tout à l'heure.

M. DE MARTENS. — J'appuie la proposition. En dehors du projet de résolutions, il restera le procès-verbal de l'assemblée qui constate le vote émis hier.

— La proposition de M. le Président est mise aux voix et adoptée à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT. — L'assemblée décide donc qu'il n'y a pas lieu de comprendre la décision relative à l'abordage et à l'assistance dans les eaux intérieures parmi les propositions à soumettre au Gouvernement, comme base d'une entente internationale et que l'art. 2 sera rédigé de la manière suivante : *Art. 2. En cas d'abordage en mer ou d'assistance commencée en mer, le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi du pavillon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port où le navire aborde.*

Nous arrivons aux propositions formulées par la première Commission, relativement à une loi-type concernant l'abordage et l'assistance.

Résolutions proposées relativement aux abordages et à l'assistance.

Article 1er.

En cas d'abordage fortuit ou douteux, chacun supporte son dommage.

En cas d'abordage fautif, le dommage est supporté par l'auteur de la faute.

S'il y a eu faute commise à bord de plus d'un des navires en collision, il est fait une masse des dommages; cette masse est supportée, par chacun des navires, proportionnellement à la gravité des fautes respectivement commises ».

DISCUSSION EN COMMISSION.

M. SIEVEKING n'admet pas le principe de la répartition proportionnelle des dommages quand il y a faute des deux navires. Chacun doit, dans ce cas, supporter son dommage. C'est le système de la loi allemande.

Ce système est fondé en droit. C'est, en effet, un principe ancien que celui qui subit un dommage par sa faute ne peut demander réparation à personne; et il est vrai de dire, pour l'un et pour l'autre des deux navires, que, s'il n'avait pas commis sa faute, il n'aurait subi aucun dommage; il doit donc imputer à sa faute le préjudice par lui subi.

Ce système est aussi de tous le plus simple en fait; il l'emporte surtout, à cet égard, sur le système qui répartit le dommage proportionnellement au degré de faute de chacun. Comment apprécier ce degré de faute et dire, en fait, si la faute de l'un représente la moitié, le tiers, le quart de la faute de l'autre?

M. Sieveking fait observer qu'il faut distinguer, au point de vue de l'action en réparation du préjudice causé par un abordage, le navire et la cargaison.

On a dit que la cargaison devait suivre la loi du pavillon. Cela est juste dans un certain sens.

Lorsque la cargaison contracte librement avec un navire, elle accepte que ce contrat sera régi par sa loi; mais il ne s'agit pas ici de contrat : il s'agit d'un fait se produisant en dehors du contrat. Si le navire de la cargaison n'est pas en faute, il est clair que la cargaison doit avoir action contre l'autre. Si les deux navires sont en faute, il faut que la cargaison ait action pour le tout contre l'un et l'autre; car elle peut imputer à la faute de chacun d'eux la responsabilité du dommage qu'elle subit. Un individu attaqué par deux personnes a action contre l'une et l'autre; la situation est la même ici. Seulement, dans cette hypothèse, il y aura lieu de voir s'il y aura recours de l'un des navires contre l'autre. M. Sieveking croit qu'il ne doit pas y avoir d'action récursoire.

On objectera peut-être que, dans ce système, il dépendra du caprice de la cargaison de faire supporter tout le dommage par l'un ou par l'autre des deux navires.

Cela est vrai, mais le navire poursuivi n'a pas à s'en plaindre; il est en faute et il a, par sa faute, causé le dommage.

M. le Président, faisant droit à la demande de M. Sieveking, divise la question.

A. — Dommages causés aux navires.

M. Clunet demande la subdivision de la question relativement aux dommages causés aux navires et propose les résolutions suivantes :

« *a*) En cas d'abordage fortuit ou douteux chaque navire supporte son dommage.

» *b*) En cas d'abordage fautif, s'il y a faute commune, il est fait une masse des dommages; cette masse est supportée, par chacun des navires, proportionnellement à la gravité des fautes respectivement commises.

» *c*) Au cas où il serait impossible de déterminer le degré de responsabilité, chacun supporte la moitié du dommage.

« *d*) Si la faute est imputable à un seul celui-ci supporte le dommage ».

M. le Président met successivement aux voix les diverses résolutions proposées par M. Clunet, mais en subdivisant la solution proposée sous la lettre *a*.

« En cas d'abordage fortuit chacun supporte son dommage ». — Adopté.

« En cas d'abordage douteux chacun supporte son dommage ».

M. SIEVEKING croit que cette disposition est inutile : l'abordage douteux doit nécessairement être assimilé à l'abordage fortuit, car c'est à celui qui prétend qu'il y a faute à le prouver.

M. LYON-CAEN dit que tous partagent à cet égard l'idée exprimée par M. Sieveking ; mais, si tout le monde est d'accord pour le penser, il n'y a pas d'inconvénient à le dire.

Il propose la rédaction suivante :

« L'abordage douteux est traité comme l'abordage fortuit ».

M. AUNON Y VILLALON se rallie à la rédaction proposée par M. Lyon Caen.

— Cette rédaction est adoptée.

« En cas d'abordage fautif, si la faute est imputable à un seul navire le » dommage est supporté par l'auteur de la faute ». — Adopté.

« S'il y a faute commune il est fait une masse des dommages ; cette » masse est supportée par chacun des navires proportionnellement à la » gravité des fautes respectivement commises ».

M. LYON-CAEN dit que le principe invoqué par M. Sieveking, à savoir que celui qui subit un dommage, par sa propre faute, ne doit pas en faire supporter les conséquences par un autre, est incontestable ; mais ce principe suppose qu'il n'y a faute que d'un seul. Ici le dommage est causé par la faute de deux et l'un peut être plus en faute que l'autre. L'équité n'exige-t-elle pas que l'on tienne compte de la faute de chacun ? On invoque les difficultés d'appréciation ; mais les tribunaux ont bien souvent à faire des appréciations de cette nature.

Un accident arrive dans une usine : il y a faute du patron et de l'ouvrier. Sans doute les tribunaux alloueront des dommages-intérêts à l'ouvrier, mais ces dommages-intérêts seront réduits à cause de la faute de l'ouvrier. Pourquoi ce qui est possible pour les accidents d'usine ne le serait-il pas quand il s'agit d'abordage de navires ? Sans doute il y aura des cas exceptionnels où il ne sera pas possible de déterminer le degré de faute, mais la solution proposée par M. Clunet les prévoit et les règle.

M. SIEVEKING fait remarquer que le principe qu'il a invoqué s'appliquait en droit romain au cas de faute commune.

Il ajoute que, sans doute, les tribunaux en sortent ; il faut bien qu'ils décident, mais la question est de savoir comment ils décident.

M. WENDT défend le système anglais qui, dans le cas de faute commune, répartit le dommage par moitié. C'est le système le plus pratique,

M. LYON-CAEN demande à M. Sieveking pourquoi, en Allemagne, on a repoussé le système anglais.

M. SIEVEKING dit que le système anglais ne saurait se justifier en droit, et qu'il conduit souvent à des conséquences injustes en fait; l'Angleterre ne le maintient que par esprit conservateur.

M. WENDT, répondant à une interpellation de M. Clunet, dit que le principe admis en Angleterre n'est pas inscrit dans la loi, mais consacré par la jurisprudence.

M. CLUNET fait observer que, dans bien des cas, le degré de faute sera clair : par exemple, faute très grave et faute très légère. Pourquoi mettre ces deux fautes sur la même ligne? Si, dans certains cas exceptionnels, la détermination du degré de faute est impossible, on peut admettre la solution de la loi anglaise; mais ce n'est pas parce qu'il y a de ces cas exceptionnels qu'il faut toujours écarter l'appréciation du degré de la faute.

M. SIEVEKING revient sur ses précédentes observations : il croit qu'en fait la répartition proportionnelle du dommage est impossible; et, en droit, il faut observer que, si un seul navire est en faute, quelque légère que soit cette faute, ce navire supporte tout le dommage; il ne peut donc se faire un grief d'avoir à supporter tout le dommage causé par sa faute, même légère, dans le cas où un autre navire aurait également commis une faute; ces deux situations sont les mêmes.

M. LYON-CAEN, répondant à M. Sieveking, dit que ce n'est pas la faute légère de l'un qui a causé tout le dommage. Celui-ci est le résultat de deux fautes. Quant à la solution proposée par M. Clunet pour le cas où il n'est pas possible de déterminer le degré de faute, M. Lyon-Caen la trouve injuste souvent et, dans tous les cas, puérile. Il propose d'adopter, pour ce cas spécial, le système de la loi allemande et de décider que chaque navire supportera son dommage.

M. LEBANO défend la proposition subsidiaire de M. Clunet. Certes, si un dommage est causé par deux navires en faute à un troisième qui n'est pas en faute, ce dernier aura contre les deux autres une action solidaire, comme dans l'exemple cité par M. Sieveking d'une personne attaquée par deux individus; mais entre deux navires en faute, on doit, s'il n'est pas possible de déterminer le degré de faute, décider que la responsabilité se divise par moitié.

M. CLUNET fait remarquer que ce système, qui est qualifié de puéril par M. Lyon-Caen, est cependant celui de la nation qui a le plus de navires.

C'est cette considération qui l'engage à maintenir sa proposition subsidiaire.

M. WENDT propose l'adoption, dans tous les cas, du système anglais, et il fait remarquer qu'en Angleterre personne ne se plaint du partage par moitié.

M. LYON-CAEN répond à l'observation de M. Wendt qu'on ne se plaint pas plus, en Allemagne, de l'application du système allemand, ou, en France, de l'application du système français.

M. SOUDANAS propose la rédaction suivante : « En cas d'abordage fortuit ou douteux et en cas d'abordage par faute commune le dommage est partagé proportionnellement à l'importance des deux navires. »

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer que la Commission est saisie de quatre propositions diverses déterminant la règle générale à suivre dans le cas de faute commune.

Il met successivement aux voix : 1° le système allemand n'accordant aucune action à l'un des navires contre l'autre. — Il n'est pas adopté.

2° Le système anglais répartissant le dommage par moitié.

— Il n'est pas adopté.

3° L'amendement de M. Soudanas. M. le Président fait observer que l'amendement proposé par M. Soudanas, portant également sur l'abordage fortuit ou douteux, tend à revenir sur des votes précédemment émis; mais il estime que la Commission est libre de revenir sur ces votes.

— Cet amendement n'est pas adopté.

4° L'amendement de M. Clunet. — Il est adopté.

M. le Président fait remarquer que la Commission se trouve en présence de deux propositions subsidiaires pour le cas où il ne serait pas possible de déterminer le degré de faute de chacun des deux navires.

1° La proposition de M. Clunet : « Au cas où il serait impossible de déterminer le degré de responsabilité de chaque navire la masse des dommages sera supportée également par chacun d'eux. »

2° La proposition de M. Lyon-Caen : « Au cas où il serait impossible de déterminer le degré de responsabilité de chaque navire, chacun des deux navires supportera le dommage qui lui a été causé. »

M. Aunon y Villalon propose de ne pas ajouter à la règle générale une disposition subsidiaire. Il craint que les juges n'appliquent trop souvent la règle subsidiaire pour n'avoir pas à faire une évaluation qui leur paraîtrait présenter quelque difficulté.

Au surplus, on exagère les difficultés de la détermination du degré de faute. Sans doute cela est difficile à faire d'une manière mathématique, mais la loi demande seulement qu'on la fasse d'une manière équitable.

M. Martin est partisan du système allemand. Si le juge ne peut déterminer le degré de faute de chacun, il n'est pas logique de partager le dommage par moitié, ce qui suppose que la faute de l'un est l'équivalent de la faute de l'autre.

M. Asser demande que la Commission se prononce préalablement sur la question de savoir s'il y a lieu de prescrire une règle subsidiaire.

La Commission décide qu'il y a lieu d'ajouter une règle subsidiaire.

M. le Président met successivement aux voix les deux solutions proposées. Chacune d'elle obtient le même nombre de suffrages.

M. le Président constate qu'aucun amendement n'ayant obtenu la majorité, il n'y aura pas de disposition subsidiaire.

B. — Dommages causés à la cargaison.

M. Sieveking croit qu'en présence des textes votés relativement aux dommages commis aux navires, il y a lieu d'adopter les mêmes solutions pour la cargaison.

M. Lebano dit que la position des chargeurs reste toujours différente de celle du navire; les chargeurs ne sont pas en faute : ils sont tiers.

M. Clunet présente, dans le sens des observations de M. Lebano, le texte suivant : « Le dommage causé, par l'abordage, aux cargaisons ou aux personnes se trouvant à bord des navires, donne ouverture à une action solidaire contre les navires auteurs du dommage en faveur de ceux qui l'ont éprouvé. Dans les rapports entre les navires, les dommages causés aux cargaisons ou aux personnes seront répartis comme les dommages causés aux navires. »

UN MEMBRE fait remarquer que le tiers peut être non seulement le propriétaire de la cargaison, mais un troisième navire endommagé par la faute commune des deux autres et qu'il y aurait lieu de rendre le texte général.

La Commission, faisant droit à cette observation, adopte la rédaction suivante : « Si le dommage est imputable à deux ou plusieurs navires, tous » répondent solidairement du dommage causé. La répartition de ce dom» mage entre les navires auteurs de l'abordage a lieu suivant les règles » admises litt. b, ci-dessus. »

L'ensemble de l'article est donc rédigé de la manière suivante :

« ART. 1er. — En cas d'abordage fortuit, chacun supporte son dom» mage.

» L'abordage douteux est traité comme abordage fortuit.

» En cas d'abordage fautif :

» *a*) Si la faute est imputable à un seul navire, le dommage est sup» porté par l'auteur de cette faute;

» *b*) S'il y a faute commune, il est fait masse des dommages causés; » cette masse est supportée par chacun des navires proportionnellement à » la gravité des fautes respectivement commises.

» Si le dommage est imputable à deux ou plusieurs navires, tous » répondent solidairement du dommage causé. La répartition de ce dom» mage, entre les navires auteurs de l'abordage, a lieu suivant les règles » admises litt. *b* ci-dessus. »

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

M. LYON-CAEN. — La première Commission vous propose deux séries de propositions. La première est relative à l'abordage et à l'assistance : elle sera à insérer dans la loi-type ; puis il y aura une résolution complémentaire qui, suivant nous, devrait être insérée dans la convention internationale à intervenir. Je pense qu'il n'y a pas d'obstacle à suivre cet ordre de discussion et à ce qu'on s'occupe d'abord des résolutions relatives à la loi-type, en ce qui concerne l'abordage et l'assistance maritime. Ces articles sont au nombre de quatre et l'un des principaux sur lequel j'appelle votre attention est l'art. 1er qui, dans son dernier alinéa, a donné lieu à une vive discussion.

Nous avons été très divisés et nous le serons probablement encore ici.

L'art. 1er détermine par qui doit être supporté le dommage d'un abordage, et il distingue deux ordres d'abordage : 1° l'abordage fortuit et 2° l'abordage fautif, qu'il soit causé par la faute d'un seul ou par une faute commune. Pour l'abordage fortuit, il y a unanimité. Nous avons reconnu que chacun supportait son dommage.

Nous avons cru nécessaire d'indiquer par une disposition formelle que, à l'abordage fortuit, nous assimilons l'abordage douteux, parce que, comme vous le savez, certaines législations, et notamment la législation française dans les cas d'abordages douteux, c'est-à-dire quand on ne peut déterminer la cause de l'abordage, admettent qu'il est fait une masse des dommages et que cette masse est partagée par moitié. Nous avons voulu condamner cette législation et nous avons dit que l'abordage douteux serait traité comme l'abordage fortuit.

Vient ensuite l'abordage fortuit. Nous avons été d'accord pour admettre que, dans le cas où il y aurait faute d'un seul côté, c'est celui qui a commis la faute qui supporte le dommage.

Mais, en dernier lieu, vient l'abordage fautif causé par la faute des deux capitaines.

Une vive discussion s'est alors élevée dans le sein de la Commission et je vais vous en rendre compte.

En cas de faute commune il y a deux cas distincts :

1° Comment les dommages causés aux navires abordeur et abordé doivent-ils être supportés?

2° Lorsqu'un dommage est causé par deux navires à la cargaison ou à un troisième navire, quels sont les droits du propriétaire de la cargaison ou du propriétaire du troisième navire contre les deux navires qui ont causé le dommage ?

Tout d'abord nous avons dû nous demander qui supporte le dommage causé aux deux navires en cas de faute commune. La Commission belge nous avait proposé de décider qu'il serait supporté proportionnellement par chaque navire ; mais, dans le sein de notre Commission, d'autres dispositions ont été proposées. On a proposé le système anglais, suivant lequel le partage des dommages, dont il est fait masse, se fait par moitié sans qu'on ait à considérer le degré de faute de chacun.

La Commission a pensé que ce système, qui ne présente peut-être pas de difficultés en Angleterre, ne se justifie pas rationnellement. On a proposé alors le système allemand qui, en cas de faute commune, ne recherche pas le degré de faute, mais admet que chaque navire supporte le dommage qu'il a subi sans aucune espèce de recours. On nous a fait observer que, dans ce cas, en Allemagne on ne peut réclamer de dommages-intérêts, alors même qu'une autre personne aurait contribué au dommage.

La Commission a également écarté ce système. Nous vous

proposons de décider qu'en cas de faute commune il est fait masse des dommages causés aux navires et que chacun supporte le dommage proportionnellement à la faute commise.

La Commission a pensé que c'est là le seul système rationnel. Il a été dit que, quand une personne, par sa faute, s'occasionne un dommage, elle ne doit pas pouvoir réclamer de dommages-intérêts, mais à la condition qu'aucune personne n'ait coopéré à la faute.

On a dit aussi que ce système ne présente pas, en réalité, de grandes difficultés d'application.

Les défenseurs du système allemand nous disaient :

« Comment voulez-vous apprécier comparativement le degré de faute de chacun des capitaines? C'est presque impossible.

Eh bien ! il a été dit, à la Commission, que dans la pratique journalière il se présentait des cas de ce genre. Lorsqu'il s'agit d'accidents industriels arrivés à des ouvriers, il se produit souvent une faute non seulement de la part du patron mais encore de l'ouvrier.

Les tribunaux, pour décider s'il y a lieu à dommages-intérêts et quelle doit être la quotité, sont obligés de faire une comparaison entre la faute du patron et la faute de l'ouvrier.

Nous nous en sommes donc tenus à la proposition de la Commission belge et nous nous sommes arrêtés à la règle admise en Belgique et en France et suivant laquelle, en cas de faute commune, il est fait masse et chacun supporte une part proportionnée à la faute.

Nous n'avons pas terminé cette discussion. Une question subsidiaire s'est présentée.

Les partisans même du système adopté ne peuvent s'empêcher de reconnaître qu'il y a bien des hypothèses dans lesquelles le juge sera très embarrassé pour déterminer le degré comparatif de la faute de chacun.

Par suite, certains membres de la Commission nous ont dit qu'il fallait indiquer au juge la règle qu'il aura à suivre lorsqu'il ne pourra pas déterminer le degré proportionnel, et alors les uns ont dit : Quand le juge ne pourra pas sortir des difficultés, nous lui dirons d'appliquer le système anglais du partage par moitié. D'autres ont dit : Non ; ce système, qu'on a qualifié avec un peu d'exagération de puéril, rappelle le jugement de Salomon qu'on a appelé *judicium rasticorum*.

D'autres ont dit : En cas de difficultés, on s'en référera au code allemand.

La Commission vous propose, conformément, du reste, aux résolutions de la Commission belge, de ne pas insérer de dispositions et de laisser au juge une pleine et entière liberté. Nous disons simplement au juge : vous proportionnerez la responsabilité de chacun au montant de sa faute. Il nous a semblé qu'autrement si nous imposons une règle précise au juge, il serait à craindre qu'en raison des difficultés qui se présenteront le juge applique toujours la disposition subsidiaire. Ainsi, au point de vue des dommages causés au navire, nous vous proposons de décider qu'ils seront supportés en proportion de la faute commise par chacun.

Reste la seconde question.

La première étant déjà très importante, il me semble que, sur la deuxième question, l'explication pourrait être réservée pour plus tard.

M. Molengraaf. — Je demanderai un renseignement à l'honorable rapporteur de la Commission. Quel est le sens du mot « *dommage*? »

Par exemple, pour l'équipage du navire endommagé, est-ce la perte du fret, l'entretien de l'équipage, les réparations du navire?

Il y a sur ce point une divergence dans les jurisprudences. La jurisprudence anglaise comprend tous les dommages.

M. Lyon-Caen. — Je ne puis donner de réponse au nom de la Commission, car je pourrais peut-être être contredit. En ce qui me concerne, je suis disposé à croire que la Commission a entendu comprendre le mot « dommage » dans le sens le plus large.

Il comprend non seulement le dommage matériel causé au navire, mais aussi le dommage qui résulte de ce que le navire abordé n'a pas pu naviguer et gagner de fret.

Voilà quelle serait mon interprétation.

M. le Président. — L'on ne peut intenter une action en dommages-intérêts contre un tiers à raison d'un préjudice éprouvé à la suite d'un abordage fortuit. Le § 1er ne dit pas autre chose.

M. Danjon. — La question de M. Molengraaf ne s'applique pas au § 1er.

M. Molengraaf. — Quand le dommage est supporté par l'auteur de la faute, on doit savoir ce qu'on entend par terme « dommage ».

La question est assez importante.

M. le Président. — La question se présentera aux paragraphes suivants.

M. Clunet. — Si M. Molengraaf veut nous proposer un amendement, nous verrons s'il y a lieu d'y adhérer.

M. Lyon-Caen. — Il se borne à demander des explications.

M. le Président. — Il a été donné satisfaction à M. Molengraaf par les explications de M. Lyon-Caen.

M. Molengraaf. — Je n'ai pas formulé d'amendement parce que ceux qui connaissent mieux le français que moi le feront mieux que moi.

M. le Président. — Est-il utile que le Congrès se prononce au sujet de la divergence d'appréciations signalée par M. Molengraaf, ou suffit-il qu'il indique d'une façon générale les principes qui régleront les dommages en cas d'abordage, en laissant aux législations particulières le soin de décider ce qu'il faut comprendre par le mot « dommages? »

M. Molengraaf. — Il ne faut pas employer le mot « dommages », mais l'expression « dommages-intérêts ».

M. le Président. — Les dommages-intérêts sont l'indemnité que les tribunaux accordent; le dommage est la cause qui fait accorder les dommages-intérêts. L'un est la cause et l'autre l'effet.

Je propose de ne pas trancher en ce moment cette question, qui n'a pas fait l'objet d'un examen en commission, sauf à M. Molengraaf, s'il le désire, à en saisir la première Commission pour que des propositions complémentaires nous soient faites.

M. Soudanas. — J'ai proposé à la Commission un amendement à l'article 1er, qui n'a pas réuni la majorité; j'y reviens en séance plénière, espérant être plus heureux.

J'avais proposé de dire : « En cas d'abordage fortuit ou douteux,
» le dommage causé aux deux navires sera partagé proportion-
» nellement à leur tonnage. »

Je ne savais pas alors que les Pays-Bas avaient un article consacré à cette question : c'est l'art. 538.

M. Clunet. — Cet amendement ne concerne pas le cas que nous discutons : le cas d'abordage fortuit ou douteux.

M. Rolin-Jaequemyns. — Je n'étais pas en Commission lorsque M. Soudanas a proposé son amendement. On lui a fait observer que son amendement se trouvait dans le code hollandais; il me paraît cependant digne de considération; on pourrait l'examiner de plus près en Commission.

M. Lyon-Caen. — La Commission a discuté pendant plus d'une heure pour savoir qui doit supporter le dommage en cas d'abor-

dage; ce serait beaucoup lui demander que de revenir encore sur cette question.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS. — On a discuté dans l'ignorance qu'il y avait des législations positives en ce sens.

M. ASSER. — Je prie ces messieurs de ne pas m'accuser de manquer de patriotisme si je dis que je désire qu'on n'adopte pas la solution inscrite dans l'art. 538 du code hollandais.

Cet article donne lieu à des complications. C'est un système irrationnel et peu pratique. Le gros navire, avec sa grosse cargaison, éprouve, en général, une plus grande partie du dommage que le petit, avec sa petite cargaison; mais la vraie mesure dépend de la valeur des cargaisons. Vous pouvez imaginer un diamant d'une très grande valeur à bord d'un navire et une cargaison de pierres à bord d'un autre.

M. LE PRÉSIDENT. — Je vais mettre aux voix l'amendement de M. Soudanas.

M. POWELL. — M. Soudanas a présenté des observations au point de vue des dommages subis en cas d'abordage entre navires de dimensions différentes. Il a fait observer qu'une grande masse a beaucoup plus de chance de causer ces dommages qu'une masse moindre. Il y a aussi à considérer la vitesse; car si la grosse masse est animée d'une petite vitesse et la petite d'une grande vitesse, il se pourrait que la petite fasse plus de mal que la grosse. M. Soudanas disait tout à l'heure que le dommage devait alors être partagé en proportion inverse du tonnage. Si le gros navire a beaucoup de chance de ne pas avoir grand mal, c'est donc dans la proportion du petit qu'il devra être indemnisé et le petit dans la proportion du grand : le grand souffrirait moins que le petit. On ne peut prendre de pareilles bases; elles sont arbitraires et souvent démenties par les faits.

— L'amendement de M. Soudanas, mis aux voix, est rejeté à une forte majorité.

— Le § 1er de l'art. 1er est mis aux voix et adopté.

— Le § 2 : « L'abordage douteux est traité comme l'abordage fortuit » est mis aux voix et adopté.

M. CONSTANT. — M. Molengraaf, avec qui je viens de m'entretenir, me prie de dire au Congrès qu'il n'entend pas proposer un amendement mais seulement dire que, d'après la jurisprudence néerlandaise, le mot *dommage* est toujours considéré dans un sens très restreint; il tient à savoir si le Congrès prend le dommage

dans un sens général. Je lui ai dit qu'en ce qui me concerne je croyais que c'était dans le sens général.

M. le Président. — Nous continuerons la discussion sous le bénéfice des explications qui viennent d'être échangées.

— Le § 3, litt. B, est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

§ 3, litt. B : « S'il y a faute commune, il est fait masse des » dommages causés; cette masse est supportée par chacun des » navires proportionnellement à la gravité des fautes respective- » ment commises. »

M. Clunet. — J'étais l'auteur d'une proposition subsidiaire en Commission. La règle que nous avons adoptée sous le litt. B de l'art. 1er a été admise après une discussion assez vive. Il a paru qu'on pourrait rallier les opinions opposées, en présentant un alinéa prévoyant toutes les hypothèses. La principale objection à la proposition qu'on vient de lire était qu'en cas de dommage résultant de l'abordage il était véritablement difficile de fixer la limite respective des responsabilités. Il était dès lors infiniment plus commode d'adopter le système anglais qui dit que, dans ce cas, on fait une masse et l'on partage par moitié; ou bien le système allemand, en usage depuis 1882, et d'après lequel, quand il y a faute commune, on ne s'inquiète pas de rechercher qui est plus ou moins en faute. On laisse à chacun son dommage. Il nous a paru en Commission que cela n'était pas équitable, parce qu'il y a de la difficulté, dans la plupart des cas, à ne pas admettre la proportion des responsabilités, lorsque la différence des fautes apparaîtra clairement, et qu'il n'y avait pas de raisons, lorsque l'évidence sera faite sur ce point, pour défendre au juge d'appliquer la règle que l'équité et la raison commandent. Nous avons donc proposé que, lorsque la disproportion des fautes apparaîtrait aux juges, ils fixeraient la responsabilité de chacun. Mais pour rassurer ceux qui nous montraient la difficulté qu'il y avait à préciser et à faire la part de la faute de chacun, la plupart d'entre nous, puisqu'il y a deux amendements en présence, en ont proposé un subsidiaire. Le principe a rallié la majorité de la Commission, mais elle s'est divisée sur la nature du subsidiaire à fournir aux juges. Les uns ont proposé le système anglais, d'autres le système allemand et italien. J'ai proposé alors un subsidiaire que j'abandonne parce qu'il m'a semblé que le subsidiaire allemand était préférable. Je crois qu'il a été soutenu aussi par M. Lyon-Caen; je ne sais s'il le soutiendra devant l'assemblée, mais je propose de l'adopter au cas

où il serait impossible de déterminer le degré de responsabilité.

En cas de faute commune dans le cas d'abordage douteux, nous avons décidé qu'il serait traité comme l'abordage fortuit. Nous nous occupons en ce moment de la faute commune et je propose le subsidiaire, qui a pour lui l'autorité des nouveaux codes allemand et italien.

Voici mon amendement : « Au cas où il serait impossible de » déterminer le degré de responsabilité de chaque navire, chacun » supportera son dommage ».

M. Rolin-Jaequemyns. — Je voudrais présenter quelques considérations en faveur de ce qu'on a appelé le système allemand, qui est en réalité le système de plusieurs gouvernements et notamment des codes allemand, portugais, argentin, suédois, italien, espagnol, hollandais. Ce système est celui du droit commun. En matière de droit commun, la règle est que le dommage que l'on a par sa faute, on n'est pas censé le ressentir.

Cette règle est une règle de sens commun et pour s'en rendre compte il faut voir ce qui se passe, non sur mer, mais sur terre, dans le cas que mon honorable collègue a cité, c'est-à-dire où deux navires sont respectivement en faute.

Supposez deux voitures circulant sur un chemin. Une des voitures n'a pas allumé sa lanterne et sur l'autre se trouve un cocher ivre : ces deux voitures ont également chance de se rencontrer dès le début de leur course.

Il y a, en effet, beaucoup à parier qu'elles se rencontreront et, quand il arrivera un malheur, est-ce à celui qui a oublié d'allumer sa lanterne ou à celui dont le cocher était ivre que vous vous en prendrez ?

Ils avaient commis une faute dès le début. Ils en ressentent les conséquences.

Dès lors, pourquoi répartiriez-vous par moitié et feriez-vous ainsi ce qu'on a appelé le jugement de Salomon, qu'on me paraît avoir quelque peu calomnié, puisque Salomon n'a présenté cette solution qu'au plaideur malhonnête, parce qu'il savait que le plaideur honnête la refuserait. Ce n'est pas le système anglais qu'il faut adopter.

Est-ce le système du partage des responsabilités d'après le degré de faute commise? Cela paraît séduisant et avoir quelque chose de tout à fait juste et équitable.

Ce serait ainsi, s'il était possible de supposer que des hommes

techniques, avec toutes les ressources de l'art et de la science, pussent être mis en présence d'un abordage. Mais cela n'est pas possible; il faut interroger les matelots et, quand on les interroge, chacun est pressé de mettre la faute sur le compte d'autrui. Ces dépositions apprennent très peu de chose. Le fond du fait apprend-il davantage ?

Y a-t-il une mesure qui puisse faire supposer quel est le navire coupable ? De celui qui n'a pas de pilote ou de celui qui a oublié d'allumer ses feux, ou encore de celui qui s'éloigne de la route prescrite ?

Tout cela peut-il se mesurer mathématiquement ? Non ! En fait, la plupart du temps on renvoie les parties dos à dos en coupant le dommage en deux et en leur disant : vous en supporterez chacun la moitié. Nous en revenons donc à ce mode de jugement appelé le « jugement des paysans ».

Vous vous êtes cognés, vous avez commis une faute commune, coupons la chose en deux.

Mais quand un navire est très gros et que le petit qui l'a abordé a coulé complètement, que va-t-il se passer ?

Si vous partagez le dommage en deux, celui qui sera au fond de la mer aura, dans la personne de son propriétaire ou de son capitaine, à supporter non seulement l'anéantissement, mais la moitié du dommage causé au gros navire.

Pour toutes ces raisons, il me paraît que la règle générale doit être celle du code allemand et des autres codes que j'ai cités; mais je crois qu'il faut y apporter un tempérament.

Je me rencontre avec l'honorable M. Clunet et me rencontre avec l'association qui a eu à s'occuper de la chose, l'Institut de droit commercial, qui a adopté, contrairement à l'avis de son rapporteur soutenant la thèse du gouvernement allemand, une rédaction qui me paraît pouvoir être recommandée au Congrès.

Je propose, à titre d'amendement, cette rédaction : « S'il y a eu » faute commise à bord des deux navires, aucune indemnité ne » peut être réclamée pour le dommage causé à l'un des deux navires » ou à tous les deux. Toutefois, s'il est justifié par les intéressés » que la cause principale du sinistre doit être attribuée plus spécia- » lement à l'un de ces navires, il appartient aux tribunaux d'ap- » précier dans quelle mesure une indemnité pourra être mise à la » charge de l'un en faveur de l'autre ».

M. WENDT (*en anglais*). — Je présume que lors du Congrès d'Anvers aucune question ne souleva autant de discussions que celle de savoir comment il y a lieu de répartir les dommages résultés d'une collision, si plusieurs navires se trouvent en faute.

Je n'oublierai pas l'étonnement que me causèrent, à moi et à mes collègues anglais et américains, les explications qui nous furent données à cette occasion sur le mode de partage des responsabilités d'après le degré de faute commise, en vigueur en Belgique.

Cet étonnement était, me semble-t-il, d'autant plus légitime que la pratique a démontré à tous ceux qui ont l'expérience de ces cas qu'il existe déjà des difficultés suffisamment sérieuses, lorsqu'il s'agit de décider cette simple question : à qui faut-il attribuer la faute de la collision ? En demander d'avantage du juge serait, à mon avis, exiger de lui des facultés presque surhumaines.

Comme vous ne l'ignorez pas, la Cour d'Amirauté anglaise maintient toujours, lorsque le juge se trouve en présence d'une collision, causée, à son avis, par la faute de plus d'un des navires, qu'il n'y a pas lieu de rechercher le degré de la faute, mais que le dommage doit être supporté par parts égales par ceux qui en sont les auteurs.

Ce système fonctionne admirablement. La Cour d'Amirauté dont je viens de parler est, sans contredit, le tribunal qui décide le plus grand nombre de cas de l'espèce et son expérience vaut qu'on la considère. Je propose donc l'amendement suivant :

« S'il y a faute commune, il est fait masse des dommages causés; cette masse est répartie également entre les navires auteurs de l'abordage. »

M. AUTRAN. — Je demande le maintien de la rédaction de la Commission et le rejet de tous les subsidiaires, imaginés à raison des circonstances spéciales dans lesquelles se présentent toujours les abordages et de la difficulté avec laquelle les juges peuvent arriver à une appréciation exacte du dommage.

Dans cette matière, plus que dans toute autre, on doit laisser à l'appréciation du juge la part de la responsabilité qui doit incomber à l'une ou à l'autre des parties; et, si vous posiez des règles trop précises, trop absolues, je crois que votre texte n'aurait pas la souplesse nécessaire pour permettre l'appréciation exacte des difficultés.

Neuf fois sur dix, les navires ne s'abordent pas en plein jour, mais la nuit et en temps de brouillard : quelquefois il y a faute

commune, quelquefois c'est le pur hasard. Pour déterminer le fait générateur de l'abordage on rencontre les plus grandes difficultés; car il faut savoir quelle est la faute initiale à laquelle on doit attribuer l'accident fâcheux qui s'est produit; et quels moyens d'investigation avez-vous pour y arriver? Vous avez purement et simplement des enquêtes, des expertises, dans lesquelles on rencontre des gens qui sont tous intéressés à rejeter la responsabilité sur le voisin et il ne faut pas avoir dirigé une enquête d'abordage pour ne pas savoir que tous les matelots d'un équipage parlent dans un sens et ceux de l'autre dans l'autre sens.

On n'est même pas d'accord sur le point de savoir si les feux étaient allumés ou non. Au point de vue de l'expertise, c'est encore la même chose; car souvent le navire est au fond de la mer et l'expertise, faite deux ou trois mois après que l'accident s'est produit, est difficile à apprécier d'une façon exacte.

Par conséquent, je crois que la décision d'après laquelle on disait qu'en cas d'abordage le dommage serait partagé par moitié correspondait aux difficultés que je viens de rappeler.

Vous avez écarté, je crois avec raison, cette ancienne règle et vous avez assimilé l'abordage douteux à l'abordage fortuit.

Je crois qu'il convient de maintenir le n° 2 parce que, dans les cas auxquels je viens de faire allusion, il convient de laisser aux tribunaux la faculté d'appréciation la plus large pour leur permettre de répartir le montant des indemnités allouées conformément à l'impression qu'ils auront ressentie en se basant sur des documents discutables.

Il y a là une question d'impression que les juges seront mieux à même de traduire et une question de responsabilité qu'ils apprécieront *ex æquo et bono* en s'éclairant de tous les renseignements.

M. Platou propose la rédaction suivante :

« Si l'abordage provient de la faute des deux parties, le tri-
» bunal, prenant en considération la nature de la faute commise
» des deux côtés, fixera, s'il y a lieu, l'indemnité qui devra être
» payée à l'une des parties ou décidera si chacun des navires sup-
» portera le dommage. En décidant la question d'imputabilité, le
» tribunal doit surtout prendre en considération si l'on a eu
» le temps de délibérer. »

J'ai employé cette règle sans difficultés et je la propose comme amendement à la rédaction.

M. Constant. — Je me trouve sur cette question en parfait accord avec les observations qui vous ont été présentées tout à l'heure par M. Rolin.

Je crois comme lui que, en matière de faute commune, il faut se ranger du côté des législations allemande et italienne qui paraissent refléter la tendance générale. M. Clunet n'en fait qu'un subsidiaire; j'en veux faire une proposition principale : s'il y a faute commune, chacun supporte le dommage qu'il a subi. Il faut reconnaître qu'en matière d'abordage il y a souvent et presque toujours de très grandes difficultés pour apprécier la part de chacun et son importance. Je crois qu'on peut dire que la présomption est que chacun est atteint et que la règle veut que chacun supporte le dommage qu'il a souffert. Mais si, du débat qui va s'ouvrir sur la question de savoir s'il y a faute des deux navires, il ressort à l'évidence que l'un des navires a été en faute d'un façon beaucoup plus grave que l'autre, c'est alors que le juge devra se mettre dans le cas proposé par la Commission, c'est-à-dire qu'il fera une masse des dommages et que cette masse sera supportée par chacun des deux navires proportionnellement à la gravité de la faute.

Je propose l'amendement suivant :

« S'il y a faute commune, chacun supporte le dommage qu'il a souffert. Toutefois, dans le cas où il serait possible de déterminer le degré de responsabilité de chacun des deux navires, il sera fait masse des dommages causés et cette masse sera supportée par chacun des navires proportionnellement à la gravité des fautes respectivement commises. »

M. Clunet. — Je viens de causer avec différents collègues et il en résulte que l'amendement que j'ai proposé pourrait être retiré et que nous pourrions nous en tenir au texte proposé par la Commission, parce qu'en définitive le subsidiaire que j'ai proposé prévoit simplement le cas où l'abordage devient douteux ; et, comme nous venons de décider, dans le § précédent, que, quand l'abordage est douteux, chacun supportera son dommage, l'hypothèse que je prévoyais par mon subsidiaire se trouve tranchée déjà. Je ne crois pas nécessaire, en ce qui me concerne, de maintenir mon amendement et vous convie à voter le littera B en repoussant tout autre amendement à ce littera B.

M. Danjon. — Je propose de voter le texte de la Commission. Je ne sais si je me fais de grandes illusions, mais je ne puis comprendre l'immense intérêt pratique qu'on semble attacher à cette

question. Oui ou non le principe, tel qu'il est exposé dans le texte de la Commission, est-il bon? Je crois que personne ne le niera. Il est conforme au droit et à l'équité. Si la loi allemande, d'une part, et la loi anglaise, de l'autre, ont adopté un autre principe, ce n'est pas pour donner une meilleure solution, c'est tout simplement en prenant en considération la difficulté de l'application. Je crois qu'on n'en peut douter. Si on part de ce point de vue que le système est bon et que les subsidiaires sont seulement utiles parce que l'application n'est pas facile, je crois qu'on ne fait pas beaucoup d'honneur à la perspicacité des juges. Soyez certain que, quand les juges ont à trancher une question embarrassante, ils deviennent très habiles et, à l'aide de considérations qui viennent se corriger les unes les autres, ils arrivent à donner la solution que vous voudriez donner par un subsidiaire.

Nous sommes en présence des deux subsidiaires allemand et anglais. Ces deux systèmes peuvent, selon les circonstances, se défendre l'un et l'autre.

Pourquoi imposer d'avance l'un des deux systèmes au juge. Le juge choisira entre les deux. Cela vaut mieux que de lui en imposer un d'avance.

M. Lyon-Caen. — J'adhère aux idées de M. Danjon. A défaut de subsidiaire, le juge pourra adopter soit le système allemand, soit le système anglais, à son gré. Je ne puis cependant admettre ce qui a été dit par M. Clunet, qui renonce au subsidiaire, qui le trouve inutile parce que, quand le juge ne pourra pas déterminer la faute de chacun, il y aura lieu à l'application du principe suivant lequel l'abordage douteux et l'abordage fortuit sont assimilés.

Ce qu'on entend, en France, par abordage douteux, ce n'est pas l'abordage fautif, mais l'abordage qui est causé soit par un cas fortuit, soit par une cause qu'on ne peut déterminer.

Si nous ne mettons pas de subsidiaire, le juge aura pleine et entière liberté et ne sera pas astreint à appliquer telle règle qui lui serait imposée.

M. Martin. — J'aurais pu me rallier à l'amendement de M. Clunet, mais, si j'ai bien compris, il l'a retiré.

Il faut donc prendre une décision; car, comme l'a dit M. Danjon, le juge doit proportionnellement partager les dommages. Le juge peut alors en venir au système anglais, mais jamais au système allemand.

De tous les amendements ici présentés, ce serait celui de M. Rolin que je préfèrerais.

M. Constant a mis en tête de la disposition que, en cas de faute commune, chacun supporterait son dommage. Je trouve que c'est la chose la plus simple; car, si je réclame des dommages, on me dira : comment réclamez-vous quelque chose, puisque vous êtes vous-même en faute!

D'ordinaire on repoussera la demande; mais il est vrai, comme l'a dit M. Rolin, que la faute d'une partie peut être prédominante, tandis que celle de l'autre disparaît, ou à peu près. Cela ne répondrait pas à la justice que celui qui a commis une toute petite faute doive perdre son action.

Nous avons eu souvent ce cas. Je suis très porté à admettre ce qu'a ajouté M. Rolin.

L'amendement de M. Rolin-Jaequemyns est mis aux voix et rejeté.

L'amendement de M. Constant est retiré.

L'amendement de M. Wendt est rejeté.

Le texte de la Commission est adopté.

M. Lyon-Caen. — § 4. « Si le dommage est imputable à deux » ou plusieurs navires, tous répondent solidairement du dommage » causé. La répartition de ce dommage entre les navires auteurs » de l'abordage a lieu suivant les règles admises litt. B ci-dessus ».

Cet alinéa a pour but principal de déterminer quel est, en cas d'abordage causé par la faute commune, le droit du propriétaire de la cargaison endommagée. Les termes de cet alinéa sont très généraux.

Or, il peut se faire que, par la faute commune des deux navires, un troisième navire soit endommagé et il faut déterminer les droits du propriétaire du navire endommagé contre les deux navires auteurs du dommage. Eh bien, nous décidons de proposer que le propriétaire de la cargaison endommagée ou le propriétaire du navire auquel le dommage est causé par la faute des deux autres ait une action solidaire et puisse réclamer la totalité des dommages-intérêts à l'un des deux navires. Mais ce navire ne doit pas supporter la totalité des dommages-intérêts, puisqu'il n'a pas été seul en faute. Nous vous proposons de décider que la répartition ait lieu conformément à la règle que nous venons de proposer, c'est-à-dire en proportion de la faute commise par chacun.

M. Clunet. — Notre rapporteur vient de préciser les hypothèses

en face desquelles nous nous sommes placés pour adopter ce paragraphe. Pour rendre notre pensée plus claire, je crois qu'on pourrait ajouter à la fin de la première partie de l'alinéa, après les mots « dommages causés », les mots « aux tiers », parce que nous examinons la responsabilité des auteurs du dommage.

La première partie de l'alinéa avec la modification de M. Clunet est mise aux voie et adoptée.

La seconde partie de l'alinéa est mise aux voix et adoptée.

M. Rolin-Jaequemyns. — Je voudrais proposer, par voie d'amendement, d'ajouter à l'art. 1er un alinéa ainsi conçu : « Si » l'abordage a entraîné mort d'homme ou blessures, les indem- » nités, allouées de ce chef, seront prélevées de préférence sur les » indemnités obtenues ».

C'est-à-dire sur le produit du recours exercé par un navire contre l'autre ou plutôt sur l'indemnité à allouer à l'un des navires.

M. le Président. — Les capitaines ou armateurs de navires n'intentent pas une action collective en indemnité pour mort d'hommes et dommages causés aux marchandises. Il n'y a pas un produit global du recours. La proposition tend à créer un privilège sans spécifier sur quoi il portera.

M. Clunet. — Je vois difficilement comment on pourra exercer ce droit de préférence. Parce qu'un passager ou un homme de l'équipage aura été blessé, ce qui entraînera des dommages-intérêts, ces derniers seraient préférés dans la masse de l'argent qu'aura à payer l'auteur du dommage au propriétaire de la cargaison ! Il n'y a pas lieu, me semble-t-il, de créer un pareil privilège, car il ne se justifirait pas et nous aurions, en outre, des difficultés insurmontables à faire une masse sur laquelle le privilège pourrait s'exercer.

M. Rolin-Jaequemyns. — Je retire ma proposition.

M. Vrancken. — Je demande à l'assemblée de vouloir bien décider l'addition suivante à cet article, par voie d'amendement : « Si l'abordage est imputable à un navire remorqué, le remor- » queur ne sera solidairement tenu du dommage que s'il a concouru » à la faute. »

Je prévois un cas d'abordage très fréquent et il me semble de toute nécessité de ne pas le laisser dans l'oubli. La plupart des abordages ont lieu dans les fleuves et rivières. Or, dans la plupart de ces cas, un des deux navires au moins se trouvera être remorqué,

notamment à Anvers; et ma proposition a pour but de faire cesser, en cette matière, une interprétation qui me semble être souverainement injuste au point de vue des règles du droit.

Il a été et il est encore décidé dans notre pays que, par cela seul que le remorqueur fait corps avec le remorqué, le remorqueur (qui ne peut que fournir la force motrice) se trouve, en cas de collision, responsable envers les tiers, solidairement avec le remorqué, du dommage causé.

Je ne vois pas où l'on a puisé ce principe de solidarité.

Voilà un remorqueur qui, momentanément, fait corps avec le remorqué et il va être déclaré, envers le tiers, solidaire d'une faute qu'il n'a pas commise.

Il n'a pas la direction du navire, c'est le remorqué qui le dirige. Si la jurisprudence contraire a été suivie pendant longtemps en Belgique, je sais qu'il y a en ce moment une réaction et une tendance à dire que le remorqueur est solidairement responsable de la faute du remorqué, à cause de la communauté de fait.

Il y a eu des solutions divergentes. Le moment est venu de faire cesser cette controverse. Le principe que je recommande est des plus justes. Le remorqueur aide le remorqué et le capitaine remorqué continue à avoir la direction de la traîne. Pourquoi rendre le remorqueur solidairement responsable d'une faute qu'il n'a pas commise? Or, dans le cas que je suppose, le remorqueur n'a pas commis de faute, puisqu'il est attaché au navire remorqué. Je convie l'assemblée à se prononcer sur la question de savoir s'il n'y a pas lieu de faire un paragraphe qui prévoie le cas très fréquent d'abordage par un navire remorqué.

M. Domis de Semerpont. — Je considère les observations de M. Vrancken comme justes, mais je pense qu'elles ne doivent pas donner lieu à une disposition spéciale.

Nous disons qu'en cas d'abordage fautif, si le dommage est imputable à deux ou plusieurs navires, tous sont réputés solidaires au dommage causé. Nous restreignons l'application de cet article aux cas où l'abordage est fautif et imputable à plusieurs navires. Dans le cas où l'abordage n'est pas fautif, ce qui est le cas pour le remorqueur, aucune imputation de dommage ne peut être faite : je juge donc l'amendement inutile.

M. Martin. — Le cas soulevé par M. Vrancken n'est guère prévu dans les codes des divers pays. Jusqu'à présent, je croyais qu'en France on regardait toujours les deux navires comme sépa-

rés, de sorte que la faute de l'un ne pouvait pas être imputée à l'autre, tandis qu'en Angleterre et en Allemagne on penchait plutôt pour la solidarité dans les derniers temps. En Angleterre et en Allemagne on a une tendance à dire que le remorqueur et le remorqué ne font qu'un. Je crois que cela n'est pas juste, car le remorqueur n'est que la force motrice, il n'a pas le commandement et ce serait injuste de lui imputer une part des dommages. Il me semble que la proposition qui a été faite est juste et l'on devrait l'adopter.

M. Danjon. — Cette question n'a-t-elle pas été résolue par la deuxième Commission.

M. Vrancken. — C'est à un autre point de vue.

M. Wendt. — (*En anglais*). — Il me semble, et je puis ajouter que je fais cette observation en me basant sur plusieurs arrêts de la Cour d'Amirauté anglaise, que si le remorqueur obéit aux ordres qu'il reçoit du remorqué, celui-ci est seul responsable des dommages causés par le remorqueur, résultant des manœuvres exécutées en vertu de ces ordres.

Mais si, par la faute de ceux qui se trouvent à bord du remorqueur, certains ordres du remorqué ne sont pas ponctuellement suivis ou négligés et qu'une collision se produit, la responsabilité du remorqueur seul est engagée.

M. Gonse. — Est-ce là une question qui pourrait être utilement posée dans les règles conventionnelles que le Congrès étudie?

M. le Président. — Cette question n'est-elle pas suffisamment résolue par le principe général en matière de faute que vous venez d'adopter? La question de savoir s'il y a faute et dans quelles proportions dépendra des règlements et usages particuliers de chaque port, au point de vue du remorquage. En régle générale, il est admis que c'est le remorqué qui est le commandant de la remorque; mais des arrêts ont décidé que, à raison de la nature du remorqué, il peut arriver que ce soit le remorqueur qui ait le commandement. Une partie des raisons que vient de donner M. Vrancken ne s'appliquera pas à ce cas. Croyez-vous que nous agirions prudemment en improvisant, séance tenante, une solution? Nous pourrions nous contenter d'un simple échange d'explications.

M. Spée. — Comme l'a dit M. Domis de Semerpont, ce n'est que l'application d'un paragraphe que nous venons de voter. Si le dommage est imputable à deux ou plusieurs navires, tous sont réputés solidaires, et lorsque le remorqueur a été l'une des causse

du dommage il tombe sous l'application de cet article. C'est tellement vrai que moi-même j'avais l'intention de demander le rejet de l'amendement comme inutile; mais, en présence de la divergence qui existe, je crois qu'il y a utilité réelle à l'ajouter.

— L'amendement est mis aux voix et rejeté.

M. le Président. — Cela ne préjuge point la question que soulevait l'amendement.

L'assemblée décide seulement qu'il n'y a pas lieu de l'insérer dans notre projet de résolutions.

Article 2.

En cas de collision de navires, le capitaine doit, en tant qu'il le peut sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, rester à proximité de l'autre navire, jusqu'à ce qu'il se soit assuré qu'une plus longue assistance est inutile, et donner à ce navire, à son capitaine, à son équipage et à ses passagers tous les secours possibles pour les sauver du danger résultant de l'abordage.

Faute de se conformer à ces prescriptions le capitaine sera, jusqu'à preuve contraire, présumé avoir provoqué l'abordage par fausse manœuvre, négligence ou défaut de soin.

Discussion en commission.

M. Aunon y Villalon propose de rédiger ainsi le commencement du premier alinéa : « En cas de collision de navires, le capitaine ou toute » autre personne ayant charge du navire ». On a dit que mon idée est sous-entendue, mais je crois préférable de l'exprimer.

Quant au deuxième alinéa, il n'admet pas la présomption de fausse manœuvre, mais il demande que la disposition de l'alinéa premier soit complétée par une sanction pénale.

M. Sieveking propose de supprimer le premier alinéa. La question, dont cet alinéa s'occupe, est plutôt une question de droit pénal qu'une question de droit maritime.

M. Martin, pour le cas où le maintien de l'article serait décidé, appuie l'amendement espagnol à l'alinéa 2 : « Faute de se conformer à ces prescriptions, le capitaine sera passible des pénalités édictées par les lois de son pays. »

M. Clunet se prononce en faveur du maintien de l'article. Au Congrès d'Anvers on a été d'accord pour l'inscrire dans la loi.

Le texte ne fait que rappeler un devoir universellement reconnu, et formellement inscrit tant dans la loi anglaise que dans la loi française en formation. On peut discuter sur la seconde partie de l'article, mais le principe formulé pas la première partie de l'article s'impose comme une règle pratique et bonne.

M. Lebano fait remarquer que le même principe est inscrit dans la loi italienne.

La proposition de M. Sieveking, de supprimer l'art. 2, n'est pas adoptée.

M. le Président met aux voix : 1° l'alinéa 1er du texte du projet. — Adopté.

2° L'alinéa 2 du texte du projet amendé par M. Aunon y Villalon. — Adopté.

3° L'amendement de M. Aunon y Villalon proposant d'ajouter après le capitaine « ou toute autre personne ayant charge du navire ». — Adopté.

L'art. 2 est donc rédigé de la manière suivante :

Art. 2. — « En cas d'abordage, le capitaine ou toute autre personne » ayant charge du navire doit, en tant qu'il le peut sans danger pour son » navire, son équipage et ses passagers, rester à proximité de l'autre » navire, jusqu'à ce qu'il se soit assuré qu'une plus longue assistance est » inutile et donner à ce navire, à son capitaine, à son équipage et à ses » passagers tous les secours possibles pour les sauver du danger résultant » de l'abordage. »

« Faute de se conformer à ces prescriptions, le capitaine sera passible » des pénalités édictées par les lois de son pays. »

Discussion en assemblée générale.

Le Congrès admet, sans discussion, le texte proposé par la Commission.

Article 3.

L'assistance est rémunérée d'après les règles de l'équité. Il est tenu compte, d'une part, du temps et du personnel employés, des dépenses faites et des dangers courus par l'assistant; d'autre part, des services rendus aux navires, aux personnes et aux choses assistés, en tenant compte tant du danger qui les menaçait que de la valeur dernière des choses sauvées, frais déduits.

Discussion en Commission

M. Aunon y Villalon propose, au nom des délégués espagnols, l'amendement suivant :

« L'assistance est rémunérée d'après les règles de l'équité. Il est *surtout* tenu compte, d'une part, du temps et du personnel employés, des dépenses

faites, *des pertes subies* et des dangers courus par l'assistant ; d'autre part, des services rendus au navire, aux personnes et aux choses assistés, en tenant compte tant du danger qui les menaçait que de la valeur dernière des choses sauvées, frais déduits. *Tout contrat fait durant le danger est sujet à rescision.*

» N'a aucun droit à l'indemnité d'assistance celui qui a imposé ses services ou qui notamment est monté sur le navire sans l'autorisation du capitaine présent. »

M. DUGUIT propose de supprimer les mots « l'assistance est rémunérée d'après les règles de l'équité » et de s'en tenir à l'énumération des diverses circonstances dont il est tenu compte pour la rémunération de l'assistance.

M. JACOBS fait remarquer que cette rédaction a été arrêtée au Congrès d'Anvers, parce qu'il est impossible d'indiquer toutes les circonstances dont le juge devra tenir compte pour fixer la rémunération de l'assistance.

Il propose, pour éviter la répétition des mots « tenu compte » et « tenant compte », d'arrêter la phrase après les mots « choses assistées » et d'ajouter : « Les services s'apprécient en raison de la valeur dernière des choses sauvées, frais déduits, et du danger qui les menaçait. »

M. LE PRÉSIDENT met aux voix la partie du texte du projet qui est commune à l'amendement proposé par les délégués espagnols :

« L'assistance est rémunérée d'après les règles de l'équité. »

— Adopté.

La suite du texte du projet est adoptée avec les modifications proposées par M. Jacobs et par les délégués espagnols, sauf le dernier alinéa de l'amendement de ceux-ci, qui est rejeté.

L'article 3 est donc rédigé ainsi :

ART. 3. — « L'assistance est rémunérée d'après les règles de l'équité.
» Il est surtout tenu compte, d'une part, du temps et du personnel employés,
» des dépenses faites, des pertes subies et des dangers courus par l'assistant; d'autre part, des services rendus au navire, aux personnes et aux
» choses assistés. Les services s'apprécient en raison de la valeur dernière
» des choses sauvées, frais déduits. Tout contrat fait durant le danger est
» sujet à rescision. »

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Le Congrès admet, sans discussion, le texte proposé par la Commission.

La séance est levée à midi.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Séance du 5 octobre 1888.

PRÉSIDENCE DE M. VICTOR JACOBS.

La séance est ouverte à 9 1/2 heures.

MM. BONNEVIE, RAFFALOVICH, VANDEN BROECK et VAN MEENEN remplissent les fonctions de secrétaires.

Article 4.

L'action en indemnité pour cause d'abordage ou d'assistance peut être intentée devant les tribunaux de chacun des pays contractants, pourvu que le tribunal saisi du litige soit celui dans le ressort duquel l'abordage ou l'assistance a eu lieu, celui dans le ressort duquel le navire abordeur ou assisté a été trouvé, ou enfin celui du port d'attache du navire abordeur ou du navire abordé, du navire assistant ou du navire assisté.

DISCUSSION EN COMMISSION

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer qu'il y a lieu d'examiner d'abord les questions relatives à l'abordage; ensuite celles qui concernent l'assistance.

A. — Abordage.

M. LYON-CAEN fait remarquer que le texte du projet ne place pas parmi les tribunaux compétents le tribunal du domicile du défendeur; tout le monde, sans doute, est d'accord que ce tribunal est compétent, car c'est le droit commun.

M. CLUNET fait observer que, l'article 4 ayant été rédigé en vue d'une convention internationale, on a pu très bien admettre tous les cas de compétence qui s'y trouvent indiqués; mais la situation change totalement s'il s'agit de rédiger l'article en vue d'une loi-type.

Il ne dépendra pas des pays qui adopteront la loi-type de donner compé-

tence à un tribunal quelconque, par la raison, par exemple, que l'abordage a eu lieu dans le ressort.

M. Jacobs est d'accord qu'une loi nationale ne peut donner compétence à un tribunal étranger ; mais la Commission s'était placée dans l'hypothèse d'une convention internationale. Cette forme ayant été rejetée pour les questions de compétence, il faut modifier la rédaction.

M. le Président propose de donner compétence au tribunal du domicile du défendeur. — Adopté.

Il met ensuite successivement en discussion la compétence des autres tribunaux indiqués au projet.

1° Tribunal dans le ressort duquel l'abordage a eu lieu.

M. Clunet propose de dire « au tribunal national dans le ressort...... »

M. Martin croit qu'il serait préférable de ne pas s'occuper des questions de compétence.

M. Jacobs croit avec M. Martin qu'en matière de compétence il serait préférable de ne pas donner de conseils aux nations ; la Commission ne se serait sans doute pas occupée de ces questions de compétence si elle ne s'était pas placée dans l'hypothèse de conventions internationales.

M. Clunet se rallie également à l'opinion de M. Martin ; la matière difficile de la compétence ne peut être tranchée que par l'accord des parties.

M. Spée croit que l'on pourrait rattacher les questions de compétence aux conflits de lois.

M. Rolin-Jaequemyns pense que l'on peut régler les questions de compétence par une loi. Nous admettons la compétence des tribunaux étrangers dans différents cas, notamment pour le tribunal du domicile du défendeur.

M. Jacobs répond qu'on peut admettre la compétence d'un tribunal étranger, mais qu'on ne peut la décréter.

Cette question est plutôt une question de procédure, se rattachant à la matière de l'exécution des jugements rendus par les tribunaux étrangers, qu'une question spéciale de droit maritime.

M. le Président consulte la section sur le point de savoir s'il y a lieu d'insérer les dispositions sur la compétence dans une loi-type ou s'il est préférable d'en faire l'objet d'une convention internationale.

La Commission décide dans ce dernier sens.

M. le Président constate qu'il y a lieu, à la suite de cette décision, de reprendre la discussion du texte du projet.

Il propose d'ajouter à ce texte, comme la Commission l'a décidé, avant le vote sur la question préalable, la compétence du tribunal du domicile du défendeur.

M. Sainctelette pense qu'il est inutile d'ajouter au texte du projet le tribunal du domicile du défendeur. C'est le droit commun, et il y aurait quelque naïveté à dire que ce tribunal est compétent.

M. Clunet appuie l'amendement de M. Lyon-Caen. Si le texte ne l'exprime pas, l'on pourra croire que le Congrès a voulu exclure la compétence de ce tribunal.

L'amendement de M. Lyon-Caen reste adopté.

2° Tribunal dans le ressort duquel l'abordage a eu lieu. — Adopté.

3° Tribunal dans le ressort duquel le navire abordeur a été trouvé.

M. Aunon y Villalon propose, au nom des délégués espagnols, un amendement ayant pour objet de remplacer les termes « navire abordeur... » par les mots « navire assigné ».

M. Clunet se rallie à l'amendement proposé par les délégués espagnols.

M. Rolin-Jaequemyns propose de dire « le navire saisi ».

M. Clunet fait remarquer que le demandeur pourra n'avoir pas obtenu l'autorisation de saisir.

Le texte du projet, tel qu'il est amendé par les délégués espagnols, est adopté.

4° Tribunal du port d'attache du navire abordeur ou du navire abordé.

M. Aunon y Villalon propose d'ajouter les mots suivants : « au moment où la collision se produit ».

M. Clunet croit qu'il n'y a pas lieu d'exclure le tribunal du nouveau port d'attache. Ce que le Congrès doit rechercher c'est que le défendeur soit saisi de la demande, et il le sera plus sûrement à son nouveau port d'attache qu'à l'ancien.

M. Rolin-Jaequemyns admet la compétence du port d'attache pour le navire assigné, mais il croit que c'est une innovation de donner compétence au tribunal du port d'attache du navire qui assigne; et cette innovation n'est pas sans inconvénients : on ne doit pas présumer que l'assigné est coupable, et, dans ces conditions, peut-on l'obliger à aller plaider, bien loin peut-être, devant le tribunal du port d'attache du demandeur?

M. Spée appuie l'observation faite par M. Rolin-Jaequemyns et pense que le texte de la Commission va trop loin.

La compétence du tribunal du port d'attache du demandeur est mise aux voix et n'est pas adoptée.

La compétence du tribunal du port d'attache du navire défendeur est mise aux voix et adoptée.

M. le Président met en discussion l'amendement des délégués espagnols.

M. Spée appuie cet amendement; le texte de la Commission donne au défendeur un moyen de trainer la procédure en longueur. Une collision se produit; le navire change de port d'attache; le demandeur l'ignore et assigne; il ne serait pas juste que la citation fût déclarée nulle.

M. Jacobs propose de donner compétence à la fois au tribunal de l'ancien et à celui du nouveau port d'attache.

M. Clunet fait observer que la compétence du tribunal du nouveau port d'attache est même plus favorable au défendeur que celle du tribunal de l'ancien; car le défendeur pourra ignorer une procédure faite dans le ressort de l'ancien port d'attache. Toutefois, s'il faut autant que possible se prononcer en faveur du défendeur, il ne faut pas, en matière d'abordage, négliger l'intérêt du demandeur et donner aux capitaines un moyen de rendre l'action pratiquement impossible en changeant de port d'attache.

M. Lyon-Caen appuie la proposition faite par M. Jacobs.

M. Aunon y Villalon se rallie à cette proposition.

La rédaction suivante est adoptée à l'unanimité :

« Celui du port d'attache du navire défendeur, soit au moment où l'ac» tion est intentée, soit au moment où l'abordage s'est produit ».

M. ROLIN-JAEQUEMYNS propose d'ajouter « le tribunal du port dans » lequel le navire assigné s'est rendu après l'accident ».

M. JACOBS fait remarquer que, si le navire est encore dans ce port au moment où l'action est intentée, il peut y être trouvé; que, si le navire a déjà quitté le port, il n'y a pas de raison pour donner compétence au tribunal de ce port dans lequel l'assigné n'a fait qu'un court passage.

MM. CLUNET et MARTIN appuient les observations de M. Jacobs.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS répond que c'est au tribunal du port dans lequel le navire endommagé s'est rendu après l'accident qu'on trouvera tous les éléments du procès. C'est là qu'on aura constaté l'état du navire, que le rapport aura été fait, que les témoins auront été entendus.... D'ailleurs, il ne propose pas d'ajouter au texte, mais de modifier dans le sens qu'il indique le texte précédemment arrêté : «... dans le ressort duquel le navire » assigné a été trouvé ».

M. CLUNET dit que les formalités de l'enquête et le rapport de mer ne s'accomplissent pas nécessairement dans le premier port.

M. JACOBS dit que la procédure dont a parlé M. Rolin-Jaequemyns est actée dans des actes publics qui peuvent tout aussi bien être appréciés ailleurs qu'au lieu où ils ont été faits.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix la compétence du tribunal du premier port où le navire endommagé a fait relâche? — Pas adopté.

M. JACOBS demande s'il est bien entendu que les résolutions votées ne s'appliquent qu'au cas où les navires sont de nationalité différente.

M. LE PRÉSIDENT répond que c'est dans ce sens que le vote a été entendu, et que ces résolutions ne s'appliquent pas aux abordages entre navires de même nationalité.

B. — *Assistance.*

M. LE PRÉSIDENT pose d'abord cette question générale :

Peut-on admettre pour l'assistance les mêmes règles de compétence que pour l'abordage ?

M. SAINCTELETTE dit que ces deux matières sont indivisibles.

M. CLUNET demande que la discussion porte successivement et séparément sur les différentes règles proposées pour l'abordage.

M. LE PRÉSIDENT divise la question :

1° Tribunal du domicile du défendeur.

M. SAINCTELETTE croit devoir revenir sur l'opinion qu'il a exprimée en ce qui concerne la compétence de ce tribunal. L'application du droit commun en cette matière de l'abordage et de l'assistance n'est pas sans inconvénients : le tribunal du domicile du défendeur peut être situé dans l'intérieur des terres, et, d'autre part, il importe, autant que possible, de porter la contestations devant un tribunal rapproché de l'endroit où l'accident s'est produit.

Il propose, en conséquence, de revenir sur le vote émis et de décider que le tribunal du domicile ne sera pas compétent.

Cette proposition n'est pas adoptée.

2° Tribunal dans le ressort duquel l'assistance a eu lieu.

Adopté.

3° Tribunal dans le ressort duquel le navire assigné a été trouvé.

Adopté.

4° Tribunal du port d'attache du navire assisté, soit au moment où l'action est intentée, « soit au moment où l'assistance a été prêtée. »

Adopté.

M. Jacobs est d'avis qu'il y a lieu de résumer en un seul article les résolutions qui viennent d'être votées relativement à l'action en indemnité pour abordage et pour assistance et de l'ajouter au chapitre des conflits de lois.

Il propose la rédaction suivante :

« 2° article additionnel aux conflits des lois maritimes.

» Quand, dans un sauvetage, chacun des navires qui ont donné ou reçu » assistance et, dans un abordage, chacun des navires qui ont participé à » la collision, porte le pavillon d'un des pays contractants, l'action en » indemnité pour cause d'assistance ou d'abordage peut être intentée » devant les tribunaux de chacun des pays contractants, pourvu que le » tribunal saisi du litige soit : 1° celui du domicile personnel du défen- » deur ; 2° celui du port d'attache du navire assigné ; 3° celui dans le » ressort duquel l'abordage ou l'assistance a eu lieu. »

Adopté.

M. le Président ouvre la discussion sur les articles nouveaux que les délégués espagnols proposent d'ajouter au texte du projet.

« 1er article proposé des délégués espagnols :

» Les décisions rendues en matière d'abordage et d'assistance par chacun » des tribunaux dont la compétence est établie à l'article précédent seront » exécutoires dans tous les pays contractants. On pourra demander leur » exécution devant chacun des dits tribunaux ou devant celui du lieu où » réside la personne déclarée responsable par le jugement. »

M. Aunon y Villalon dit que l'intérêt capital des Espagnols est qu'il y ait des règles sur l'exécution des jugements ; mais, quant aux règles inscrites dans l'article précédent, il ne les propose qu'à titre d'essai.

M. Spée rappelle que, dans une réunion de la Commission organisatrice, il a fait une proposition analogue et que la Commission, à raison des difficultés que l'on rencontrerait, a été d'avis qu'il n'y avait pas lieu de régler l'exécution des jugements.

M. Clunet pense également qu'il n'y a pas lieu de trancher ces questions à l'occasion d'une question de droit maritime,

L'amendement des délégués espagnols est rejeté.

Art. 2 et 3 proposés par les délégués espagnols :

« En cas de présentation de plusieurs demandes devant des tribunaux » différents pour cause d'un même événement, l'action premièrement

» intentée fixera définitivement. la compétence du tribunal saisi pour » connaître du litige. »

« Les demandes postérieures seront accumulées à la première et réputées reconventionnelles pour les fins de procédure.

« Le tribunal saisi du litige qui est dûment informé de la litispendance » de la même affaire devant un autre tribunal doit surseoir à la procédure, » sauf les mesures pressantes, jusqu'à ce que l'un d'eux soit légalement » déclaré compétent.

« Les conflits sur la compétence, dans ces cas, entre tribunaux du même » pays seront tranchés conformément à leur loi nationale. Si les tribunaux » saisis du litige appartiennent à des pays différents, chacun d'eux pourra » s'adresser à son gouvernement sur demande de partie légitime, afin » que le conflit soit résolu par la voie diplomatique moyennant un arbi- » trage. »

M. Clunet demande l'ajournement de cette question.

M. Lyon-Caen croit que cette question doit être tranchée pour compléter l'article 4.

L'art. 4 donne compétence à plusieurs tribunaux et ne prescrit aucune règle pour le cas où la même action est intentée à la fois devant plusieurs tribunaux. C'est là une question de droit international du plus haut intérêt.

M. Martin pense que le Congrès ne doit s'occuper que des questions principales. Si on peut se mettre d'accord sur les principes de compétence, on s'entendra facilement sur la question accessoire que signalent les délégués espagnols.

M. Clunet fait remarquer que, si les questions de compétence sont réglées par voie de conventions internationales, l'on ne se trouvera pas en présence d'un grand nombre d'intéressés. En fait, ces conventions se feront de pays à pays, et l'on n'aura pas alors les difficultés d'une solution générale.

M. le Président met aux voix la question de savoir s'il y a lieu d'entrer dans l'examen de la question posée par les délégués espagnols.

La Commission décide qu'il n'y a pas lieu de s'en occuper.

La Commission propose donc de supprimer l'article 4 dans le projet de loi uniforme et d'ajouter au chapitre des conflits des lois maritimes la disposition suivante :

Deuxième article additionnel aux conflits des lois maritimes.

» Quand, dans un sauvetage, chacun des navires qui ont donné ou reçu » assistance et, dans un abordage, chacun des navires qui ont participé » à la collision, porte le pavillon d'un des pays contractants, l'action en » indemnité pour cause d'assistance ou d'abordage peut être intentée » devant les tribunaux de chacun des pays contractants, pourvu que le » tribunal saisi du litige soit :

» 1° Celui du domicile personnel du défendeur ;

» 2° Celui du port d'attache du navire assigné ;

» 3° Celui dans le ressort duquel le navire assigné a été trouvé ;

» 4° Celui dans le ressort duquel l'abordage ou l'assistance a eu lieu.

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

M. LYON-CAEN. — La Commission a pensé, Messieurs, que, si la convention internationale est conclue, il sera nécessaire qu'elle contienne quelques règles déterminant quels sont les tribunaux compétents en matière d'abordage, et c'est pourquoi nous proposons l'article additionnel.

L'idée de la Commission a été de donner à la personne lésée un choix entre de nombreux tribunaux.

Les délégués espagnols nous ont proposé un article additionnel ayant pour but de décider que les jugements rendus en matière d'abordage, par les tribunaux compétents dés Etats contractants, seront exécutoires sur le territoire des autres Etats, et nous avons été d'avis qu'à raison de la généralité de cette question la solution à y donner ne devrait pas trouver place dans une convention spéciale maritime. Ils nous ont encore demandé : quand il y aura plusieurs tribunaux saisis, quel sera celui qui devra statuer définitivement ?

La Commission a été d'avis de réserver à l'avenir la solution de cette dernière question.

M. LE PRÉSIDENT. — M. Vincent a présenté et va développer un double amendement dont je donne lecture :

« I. Terminer l'article additionnel aux conflits de lois en » mettant après les mots « peut être intentée, » ce qui suit : » indifféremment devant un tribunal compétent, d'après la loi » d'un des pays contractants; »

« II. Dans le chapitre de la loi uniforme, remplacer l'art. 4 » du projet de la Commission d'organisation par celui-ci : « L'action » en indemnité pour cause d'assistance ou d'abordage peut être » intentée, outre le tribunal ou domicile personnel du défendeur, » devant l'un des tribunaux qui suivent :

« 1° Celui du port d'attache du navire assigné;

« 2° Celui dans le ressort duquel le navire assigné a été » trouvé;

« 3° Celui dans le ressort duquel l'abordage ou l'assistance a eu » lieu. »

M. VINCENT. — Vous avez dû remarquer que, dans le projet de la Commission d'organisation, ces règles de compétence occupent une place dans le chapitre relatif à la loi uniforme. (*Dénégations.*)

La première Commission, sur la question de compétence, a décidé

que nous ne pouvions pas faire autrement que l'Institut de Lausanne, qui s'est occupé de la question.

Sur la question de la place, la Commission a pensé qu'on ne pouvait pas insérer cette disposition de compétence dans une loi uniforme et qu'on ne pouvait concevoir qu'une loi de pays imposât la compétence d'un tribunal étranger.

Je vais vous proposer de mettre les règles de compétence à la fois dans le chapitre relatif aux conflits de lois et dans le chapitre relatif à l'unification.

La première partie de ma proposition ne peut faire discussion. Nous supposons deux pays qui ont des règles de compétence différentes et nous venons dire : voici, en cas de conflit, les règles que vous appliquerez.

La Commission ne nous laisse pas libre d'opter. Elle nous désigne d'avance les tribunaux compétents. Je trouve les propositions de Lausanne beaucoup plus logiques. Elles disent que les actions peuvent être portées indifféremment devant les tribunaux compétents d'après la loi du pavillon demandeur ou défendeur. On se met ainsi en présence de deux lois différentes, en obéissant à cet esprit d'élargir les questions de compétence, pour donner aux demandeurs plus de facilité pour porter leurs actions et en leur laissant le choix entre diverses lois..

Je vous propose de laisser le choix à un tribunal compétent de l'un des deux pays qui contractent.

Ces règles peuvent et doivent trouver leur place dans la loi uniforme.

La question de compétence doit se trouver à la fois dans le traité-type et dans la loi-type.

Lorsque vous faites un traité ou une loi uniforme, vous envisagez deux sortes d'idées différentes.

Dans le premier, vous indiquez la loi à choisir. Dans le second, vous supposez que tous les conflits disparaissent.

On nous a objecté que nous ne pouvons pas, dans une loi uniforme, nous occuper de compétence de tribunaux étrangers. En prenant des législations comme la législation belge, il est facile de démontrer que l'on peut, dans une loi intérieure, s'occuper de compétence de tribunaux étrangers.

Une législation intérieure ne peut forcer un tribunal étranger à se déclarer compétent, mais elle peut déclarer que les tribunaux ou jurys seront compétents.

En vertu des règles de compétence de la législation belge, on a jugé en Belgique que, lorsque des Belges ont leur domicile en France, c'étaient les tribunaux belges qui étaient compétents pour statuer.

Cela veut-il dire que les tribunaux français doivent se déclarer compétents?

Non! et la preuve c'est qu'ils se sont déclarés incompétents parce qu'ils n'admettent pas que le tribunal du domicile règle la question de compétence. Supposez le contraire, ce sera alors le juge du port d'attache du navire qui sera compétent.

Le conflit disparaît. On renverra au port d'attache; la France accepte la compétence et la règle d'après laquelle le tribunal du port d'attache est compétent.

Je crois avoir démontré que cette question de compétence doit avoir sa place dans le projet de loi uniforme, à peine de faire un projet de loi incomplet, et que vous devez y réserver une place aux règles de compétence.

Voilà le but de mon amendement.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous pourrions discuter d'abord l'article proposé par la Commission...

M. CONSTANT. — L'amendement est une addition que nous devrions réserver.

M. PICARD. — On devrait, si on en aborde l'examen, la discuter longuement.

M. VINCENT. — Je n'insiste pas dans ce cas.

M. CLUNET. — Nous demandons que la proposition de la Commission soit mise aux voix.

— Adopté.

M. VINCENT. — En présence de la résolution prise, je suis le premier à me rallier à la rédaction de la Commission.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS. — Je demande à l'assemblée de remplacer le 3° de l'article par ces mots :

« Celui du premier port où le navire abordé sera entré en » relâche. »

Si l'assemblée est pressée d'en finir, je me contenterai de la seule mention de mon amendement.

Je considère comme une idée malheureuse de rendre compétent le tribunal de l'endroit où le navire a été trouvé.

Je ne m'explique pas très bien le sens de ces mots. Matérielle-

ment il semble que le sens soit celui de deux navires se rencontrant de nouveau.

Ce n'est pas admissible. On ne peut pas faire dépendre la juridiction d'une chance de rencontre fortuite.

On pourrait dire que c'est le port où le navire sera déchargé; mais là encore il y a un principe qu'il serait dangereux d'insérer dans une loi. Qu'est-ce que nous voulons? Nous voulons rendre compétents le plus grand nombre de tribunaux possible, pourvu que ce soit compatible avec les règles ordinaires de la justice et que cela n'entraîne pas le droit, pour une des parties, de faire tort à l'autre. Mais qu'arrivera-t-il si nous déterminons comme un des éléments de juridiction possibles le fait qu'un navire en route, après en avoir abordé un autre, sera touché sur tel point du globe par l'assignation que lui enverra l'autre navire? Si nous voulons par là rendre la justice plus prompte et plus expéditive, nous nous trompons, car l'endroit où il sera touché peut dépendre non seulement du hasard, mais de la volonté du demandeur.

Nous avons un autre élément de juridiction raisonnable dans le premier port de relâche.

Le fait qui rend ce tribunal compétent c'est que, lorsqu'un capitaine dont le navire a été endommagé se rend dans le premier port de relâche, il est obligé d'accomplir des formalités. Il doit faire dresser un procès-verbal, faire entendre des témoins et établir son bon droit; et l'équité exige que l'on puisse rendre ce tribunal compétent.

M. le Président. — On ne lance pas un exploit, par voie de la poste ou par voie diplomatique, à la recherche du navire pour l'assigner devant le tribunal inconnu dans la juridiction duquel l'exploit, faisant le tour du monde, parviendra à le trouver.

L'assignation doit indiquer le tribunal devant lequel on assigne. La rédaction proposée signifie l'endroit où se trouve le navire et où l'huissier peut le toucher.

M. Clunet. — Une observation de M. Rolin est juste. Il désire que le tribunal du port dans lequel le navire a tout d'abord fait relâche soit compétent. Mais ce port l'est par le 3° de la proposition de la Commission, si le navire y est encore; le tribunal ne peut être compétent si le navire l'a déjà quitté au moment de l'assignation.

M. Lyon-Caen. — J'adhère aux idées de M. Clunet. L'amende-

ment de M. Rolin est inadmissible, car il est possible qu'après l'abordage le navire ne relâche pas du tout et qu'il entre dans le port définitif de destination.

M. LE PRÉSIDENT. — M. Constant vient de faire parvenir un amendement; sa rédaction est la suivante : celui dans le ressort duquel le navire a pu être touché par l'assignation.

M. GONSE. — N'y a-t-il pas d'inconvénient à dire qu'il y aura une assignation qui suivra le navire partout?

M. LE PRÉSIDENT. — L'assemblée appréciera.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS. — Ma pensée ne paraît pas avoir été comprise. Ou bien le navire assigné se trouvera encore où il a été trouvé, ou bien s'il n'y est plus, la citation ne l'y trouvera pas. Il dépendra de l'éloignement du destinataire de rendre l'assignation illusoire.

M. Lyon-Caen croit ma rédaction inadmissible, parce que le premier port où le navire abordé sera entré pourra n'être pas un port de relâche, mais bien celui de destination. Ce port est, pour moi, un port de relâche.

Le navire abordé choisit lui-même le tribunal qu'il veut saisir, et nous lui donnons ainsi toutes les facilités désirables.

M. Lyon-Caen trouve l'amendement trop restrictif. Il restreint les éléments de compétence entre lesquels vous permettez de choisir; mais il les restreint en écartant tout élément de compétence contraire à la bonne administration de la justice.

En résumé, je propose d'écarter l'élément de compétence illusoire et dangereux que propose la Commission.

M. GONSE. — Il me semble qu'il faudrait faire ressortir que les cas de compétence déterminés dans l'article ont un but subsidiaire. Il s'agit d'abordage, et souvent les navires cherchent à se dérober. Si, au moment de l'abordage, vous connaissez le nom du navire, sa destination et sa nationalité, il est évident que vous pouvez vous adresser au tribunal du domicile personnel du défendeur ou au tribunal du port d'attache. Mais si vous êtes en présence du navire abordeur qui fuit, il faudra mettre à la disposition du navire abordé tous les moyens possibles de le reconnaître, de le saisir et d'agir contre lui.

Un consul signale un navire répondant au signalement. On doit faire la saisie immédiate, car on ne sait pas encore où l'on pourra l'assigner. Le navire s'expose à être assigné partout où on le rencontre.

M. Rolin-Jaequemyns. — Vous ne pouvez pas préjuger l'issue du procès, parce que l'un est défendeur et l'autre demandeur.

M. Gonse. — Celui qui assigne doit plutôt être favorisé que celui qui se dérobe.

— Les propositions de M. Rolin-Jaequemyns et de M. Constant sont mises aux voix et rejetées.

La proposition de la Commission est adoptée.

M. le Président. — L'assemblée entend-elle aborder l'examen de la proposition des délégués espagnols, consistant à régler la façon dont les jugements rendus par les tribunaux d'un pays seront exécutoires dans les autres pays?

M. Mille y Suarez. — La grande importance de cette question, au lieu d'être une raison pour l'écarter de nos travaux, est une raison pour l'y comprendre.

Les problèmes de la compétence ne comprennent pas seulement la déclaration du tribunal compétent; ils comprennent aussi les résolutions nécessaires pour appliquer ces principes, et tout ce que j'ai déjà dit a rapport aux mesures nécessaires pour rendre exécutoires les décisions des tribunaux compétents et pour résoudre des conflits de juridiction qui peuvent naître.

— La proposition d'aborder l'examen de cette question est rejetée, toutes réserves faites au sujet de son importance.

Article 5.

L'action en payement de l'indemnité d'abordage ou d'assistance n'est subordonnée à aucune formalité préalable.

Elle est prescrite un an après la fin du voyage du navire abordé ou assistant, si ce voyage peut être achevé, et, s'il ne peut l'être, à partir du moment où l'intéressé aura pu agir utilement. Néanmoins, si l'une des personnes lésées par la collision intente l'action en temps utile, l'assigné pourra y opposer une demande reconventionnelle.

Discussion en commission

A. — Première partie de l'article 5 : *Formalités.*

M. Clunet se prononce en faveur du maintien des formalités; il croit que la suppression de toute formalité n'a pas grande chance d'être adoptée sur le continent.

La loi française est trop exigeante; il y a aussi du danger à n'exiger aucune formalité.

On a voulu que l'abordeur pût être averti des poursuites qu'on allait intenter contre lui, et qu'étant averti il pût se mettre en mesure de se défendre.

D'autre part, il peut y avoir des abordages successifs, et il faut empêcher qu'il ne se confondent.

Enfin, la constatation immédiate et précise du dommage causé est conforme à l'esprit du droit maritime, qui est la rapidité; et c'est dans cet esprit que les formalités ont été admises. Aussi la Belgique, comme la France, ont conservé ces formalités. On peut trouver trop rigoureuses celles qui existent; mais il y a danger à les supprimer complètement.

M. Martin demande si le texte proposé par la Commission belge implique l'abolition de la loi allemande en tant que celle-ci fait précéder l'action d'une sorte de préliminaire de conciliation devant l'autorité administrative ?

M. le Président répond que ni la Commission d'organisation, ni le Congrès d'Anvers n'ont songé à ce préliminaire; dans la pensée du Congrès, comme dans celle de la Commission, il s'agit du protêt et de l'assignation dans un bref délai.

M. Jacobs dit que les raisons rappelées par M. Clunet et qui ont fait admettre ces formalités sont, en apparence, très sérieuses; mais que la pratique a démontré qu'on pouvait se passer de ces formalités. On ne les connaît ni en Angleterre, ni en Allemagne.

Il rappelle que, d'après une résolution votée au chapitre des conflits de lois, le capitaine conserve son droit en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi de son pavillon, par celle du navire abordeur, ou par celle du premier port de relâche.

Cela équivaut presque à la suppression des formalités, car, entre ces trois lois, le capitaine a grand chance de pouvoir en choisir une qui n'exige pas les formalités.

M. Sainctelette dit que les formalités ont été exigées autrefois parce qu'on considérait les événements de mer comme étant les plus importants. Aujourd'hui il y a des accidents de chemin de fer tout aussi graves et où l'état des lieux, la situation, peuvent complètement changer. Cependant on n'a jamais demandé des formalités pour ces accidents.

La législation doit être progressiste, et les formalités protectrices doivent disparaître.

M. Clunet répond à M. Sainctelette que le droit maritime est un droit spécial et qu'il y a un intérêt international à protéger la navigation.

Dans les accidents de chemin de fer il est, du reste, plus facile de retrouver les témoins que dans le monde mouvant de la marine.

Répondant aux observations présentées par M. Jacobs, M. Clunet fait remarquer que les législations les plus récentes ont admis les formalités, et que cet exemple doit faire réfléchir le Congrès.

M. le Président invite M. Clunet à proposer un système; la Commission

ne peut pas se borner à dire : « il y aura des formalités », il faut les préciser.

M. SAINCTELETTE demande qu'on mette d'abord aux voix la formule du projet.

Elle est adoptée.

B. — Deuxième partie de l'art. 5 : *Délai.*

M. WENDT trouve que le délai d'un an est trop court; il fait remarquer qu'en Angleterre le délai est de six ans.

M. JACOBS propose de fixer le délai à trois ans.

M. CLUNET propose de maintenir le texte du projet.

M. ROLIN-JAEQUEMYNS propose deux ans.

M. LE PRÉSIDENT met aux voix la proposition de M. Jacobs.

Elle n'est pas adoptée.

Il met ensuite aux voix la proposition de M. Rolin-Jaequemyns.

Elle est adoptée.

M. AUNON Y VILLALON propose un amendement tendant à remplacer les mots : « navire abordé ou assistant » par les mots « navire assistant ou lésé par la collision ».

Cet amendement n'est pas adopté.

C. — Troisième partie de l'art. 5 : *Demande reconventionnelle.*

M. AUNON Y VILLALON propose la rédaction suivante : « Néanmoins, si » une action en indemnité pour cause d'abordage est intentée en temps » utile, l'assigné pourra y opposer une demande reconventionnelle. »

Cette rédaction est adoptée.

L'ensemble de l'article est donc rédigé comme suit :

ART. 5. — « L'action en payement de l'indemnité d'abordage ou d'assis» tance n'est subordonnée à aucune formalité préalable. Elle est prescrite » deux ans après la fin du voyage du navire abordé ou assistant, si ce voyage » peut être achevé et, s'il ne peut l'être, à partir du moment où l'intéressé » aura pu agir utilement. Néanmoins, si une action en indemnité pour » cause d'abordage est intentée en temps utile, l'assigné pourra y opposer » une demande reconventionnelle. »

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

M. LYON-CAEN. — L'art. 5 est relatif à la question de savoir si, en cas d'abordage, les intéressés, pour la conservation de leurs droits, ont quelques formalités à remplir et dans quel délai ils doivent exercer leur action en dommages-intérêts ? Vous savez que, sur la première question, les législations diffèrent encore profondément. Les législations belge et française exigent qu'il y ait acte de protestation dans un délai de 24 heures à partir du moment où le capitaine a pu agir et que cet acte soit suivi, dans le délai d'un

mois, d'une demande en justice, sinon les intéressés sont déchus de leurs droits.

D'après la législation allemande, les intéressés peuvent faire constater, par les moyens ordinaires, les dommages qu'ils prétendent avoir subis. Mais il n'y a aucune prescription obligatoire.

Une très vive discussion a eu lieu dans la Commission sur le choix entre ces deux systèmes.

Les uns ont soutenu que la loi belge était bien rigoureuse, mais que l'idée générale qui lui servait de base était éminemment juste et qu'il importait, au plus haut point, que, quand un abordage s'est produit, les intéressés fissent une protestation et manifestassent d'une façon bien nette la volonté de réclamer des dommages-intérêts, parce qu'il se peut qu'un premier abordage soit suivi d'un second ou d'un autre accident, et qu'il est très difficile alors de déterminer les dommages que le premier abordage a causés.

D'autre part, on a trouvé ces dispositions extrêmement rigoureuses. On a dit que, si la preuve est difficile à faire au bout d'un certain temps, c'est aux intéressés à prendre les précautions nécessaires.

Quand il s'agit d'accidents sur terre, il n'y a aucune disposition exigeant des formalités spéciales.

La Commission d'organisation propose de décider que l'action en paiement de l'indemnité d'abordage ou d'assistance n'est subordonnée à aucune formalité préalable.

En ce qui concerne le délai, la Commission d'organisation vous propose un an. On a rappelé qu'en Angleterre le délai est beaucoup plus long. On a cité, je crois, le délai de 6 ans. Enfin, on s'est rallié à 2 ans.

M. Clunet. — La première question que nous discutons est celle contenue dans le premier paragraphe de l'art. 5.

Il y a d'abord une question de principe, savoir : s'il faut préalablement remplir une formalité quelconque, et ensuite dans quel délai ?

L'opinion qui, dans le cas actuel, a triomphé à Anvers, est celle opposée à l'opinion formulée aujourd'hui.

J'ai repris pour mon compte la résolution qui se trouve consignée page 314 du compte-rendu de notre premier Congrès.

On y a fait remarquer dans la discussion qu'en cas de perte totale les représentants des intéressés n'étaient pas libres d'accomplir les

formalités et qu'en conséquence il était utile de leur donner un délai plus long, c'est-à-dire le délai d'un mois à partir du moment où les intéressés ont connu les événements.

La protestation faite par le capitaine dans le délai fixé conserve les droits de tous les intéressés.

Quant aux dommages causés aux personnes et aux marchandises, le défaut de réclamation ne doit pas nuire aux intéressés qui ne se trouvaient pas sur le navire ou qui n'étaient pas à même de manifester leur volonté.

La majorité, en séance publique, semblait incliner pour l'accomplissement des formalités. Certains codes n'accordent qu'un délai très court; aussi a-t-on proposé, au lieu de 24 heures, 48 heures et 3 jours. Enfin on a demandé un délai de 5 jours. M. Engels, un de nos collègues les plus compétents, a trouvé ce délai trop long. En résumé, il y a deux systèmes en présence : le système anglais, qui n'exige aucune formalité, mais il n'a pas eu beaucoup d'écho (*protestations au banc des délégués anglais*). A côté de l'Angleterre il y a le code allemand de 1869, qui n'admet pas de formalités non plus; mais presque toutes les autres lois, dont nous pouvons voir les dispositions dans l'excellent tableau rédigé par nos collègues MM. Picard et Bonnevie, et les codes les plus récents, admettent des formalités. Je citerai notamment le code d'Italie de 1882 et celui d'Espagne de 1885. Je crois qu'il faut y ajouter le code portugais. Il s'agit maintenant de savoir à partir de quel moment et dans quel délai nous imposerons cette formalité? La formule d'Anvers partait du moment où les intéressés ont pu agir.

S'il se présente quelques objections, je répondrai.

M. Sainctelette. — Les dispositions qui ont trait à la matière dont nous nous occupons aujourd'hui me paraissent nouvelles. Il s'agit d'établir entre les différentes nations qui se livrent au commerce maritime une solidarité pour empêcher les événements fâcheux de se produire. Vous devez, à mon avis, vous rapprocher le plus possible des principes généraux du droit et les dégager de toutes les formalités, de toutes les exceptions, de toutes les anomalies des législations particulières. Visons toujours au plus simple. Je reproche aux dispositions de certaines lois spéciales sur l'abordage et l'assistance de s'écarter des principes généraux du droit commun. Voyons ce qui se passe dans des accidents de chemin de fer, de mines, dans les manufactures. Ces accidents ont absolument le même caractère, et il n'est pas moins important pour la

société de prévenir ou de réprimer les accidents de trains que les avaries de navires.

Il n'est pas moins difficile de connaître les causes véritables d'une rencontre de trains que d'une rencontre de navires. La collectivité et la simultanéité de fautes peuvent se produire dans les deux cas, et il est bien plus facile encore de faire disparaître les traces des accidents de trains que celles des abordages. A 24 heures d'intervalle on a rétabli le théâtre d'une rencontre de trains, et il est absolument impossible de distinguer ce qui s'est passé.

Il est arrivé bien souvent, dans notre pays, des événements qui ont coûté la vie à 100, 150, 200 ouvriers. Quand on venait pour faire l'enquête la plupart étaient morts ou hors d'état de déposer, et les lieux étaient modifiés.

La même chose se passe constamment sous nos yeux. Un échafaudage tombe, il y a cinq ou six hommes tués, d'autres sont blessés. L'entrepreneur, en même temps qu'il fait porter les victimes à l'hôpital, fait soigneusement disparaître l'échafaudage, et lorsque le parquet arrive le corps du délit a disparu.

Est-ce qu'il y a des délais prescrivant une limite et une déchéance ?

Nulle part ! On n'a jamais pensé à subordonner l'action des victimes à une déclaration faite devant une autorité quelconque dans un délai quelconque.

Remarquez que toute la question est de savoir si la formalité devra être accomplie à peine de déchéance?

Vous avez entendu les partisans de cette opinion parler d'un délai de cinq jours. Je ne m'arrête pas à la durée du délai, mais je considère la déchéance comme injustifiable.

Pourquoi placerait-on les accidents de mer dans un autre régime que les accidents de terre ?

On a fait là, Messieurs, de la protection en matière d'ordonnances maritimes. Car, voyez quelle injustice : Ou bien votre déchéance ne signifie rien, ou bien c'est un obstacle que vous mettez à l'introduction des actions. C'est une protection que vous accordez à l'abordeur.

Messieurs, je ne crois pas devoir insister plus longtemps. Il me semble que, dans le temps où nous vivons, il est impossible de laisser subsister cet abus d'un autre âge.

Ce n'est pas l'indemnité qui me préoccupe, mais c'est l'exercice des actions qui doivent prévenir de retour de semblables événements.

Or, l'abordeur, pas plus que l'auteur d'une rencontre de trains ou d'un autre accident, n'est incriminé; mais on met des obstacles à l'instruction de l'affaire civile. On fait le contraire de ce qu'il faudrait.

Il n'y a rien, en effet, qui rende plus de service à une industrie qu'un contrôle des accidents.

De même qu'en cherchant le meilleur canon d'acier on a trouvé le meilleur rail d'acier; de même en cherchant la cause d'un accident on trouve souvent le germe d'un grand progrès industriel, et je ne vois pas pourquoi nous favoriserions moins la recherche des causes des accidents maritimes que la cause des accidents terrestres?

J'avoue que les règles du droit maritime anglais pèsent d'un poids considérable dans mon opinion, et je considère comme une utopie de vouloir faire un code international maritime en dehors du droit anglais. On peut essayer; mais, quant à moi, je préfère me rapprocher des principes du droit anglais que des principes du droit romain ou du code maritime de la Suisse, si elle en avait un (*hilarité*). Je crois donc qu'il faut se rapprocher le plus possible des lois qui régissent la grande majorité des cas, et non pas se baser sur quelques cas exceptionnels, dont l'action est restreinte.

M. Sieveking. — M. Clunet ne me paraît pas avoir justifié la raison d'être du protêt et je lui serais reconnaissant s'il voulait nous en donner une.

M. Picard a dit à Anvers que la raison pour laquelle cette réclamation est maintenue par certains codes est d'empêcher le capitaine de trop raisonner au sujet de son abordage. Le principe d'après lequel on doit laisser au capitaine la décision à prendre sur les intérêts les plus importants de l'armateur et du propriétaire de la cargaison n'est pas toujours d'une application facile. Vous savez tous que les cas d'abordage sont très discutables et très difficiles pour les juges et avocats. Il y a beaucoup à se consulter dans les premières 24 heures, et tout devrait être laissé au jugement du capitaine sur la question de savoir si, oui ou non, le navire est en droit de réclamer?

Maintenant on va plus loin : on veut empêcher le capitaine de réfléchir.

M. Picard. — Voici ce que je disais au Congrès d'Anvers, car je serais fâché d'avoir donné les raisons, en apparence si extraordinaires, que celles que l'on m'attribue.

« La raison pour laquelle cette réclamation est maintenue par » certains autres codes est d'empêcher le capitaine de trop raisonner au sujet de son abordage. Le capitaine, quand il aborde dans » un port se voyant coupable, après avoir consulté des avocats, des » armateurs, des courtiers, des assureurs, finit souvent par s'imaginer que c'est l'adversaire qui est coupable. La loi a voulu que » le capitaine ne pût pas trop subir ces impressions. C'est de là que » vient cette nécessité de faire presque immédiatement la protestation et la signification. » (Actes du Congrès, p. 318.)

Dans la pratique, c'est bien ce qui arrive.

Nous savons notamment que le capitaine va toujours consulter des avocats et des armateurs, et nous voyons souvent que les deux rapports de mer sont en contradiction, ainsi que les livres de bord en ce qui touche l'abordage.

On raisonne donc en pareil cas. C'est ce que, depuis des siècles, on a voulu empêcher. Avant de visiter personne, affirmez que vous vous croyez innocent et que l'adversaire est coupable.

M. Vrancken. — J'appuie la proposition de M. Clunet et je vais répondre à la demande de l'honorable délégué allemand. Vous trouverez, p. 317 des Actes du Congrès d'Anvers, les raisons données à l'appui de cette proposition.

Il ne faut pas oublier que les abordages se produisent souvent en mer, souvent dans les fleuves, mais le plus souvent sans autres témoins que l'équipage du bord. En cas d'abordage, le navire veut effectuer le plus tôt possible ses réparations. Il y a ainsi un élément important qui va disparaître; car, vous le savez, dans la plupart des abordages, les témoins muets sont les avaries. Les expertises s'attachent surtout aux avaries. Elles démontrent, par exemple, par le fait que telle partie du bordage a été arrachée et repoussée dans telle direction plutôt que dans telle autre, que l'abordage s'est fait de telle ou telle façon. Eh bien, Messieurs, dans toutes les législations, et cela n'est que juste, on se préoccupe avant tout de la situation du défendeur. Le droit de la défense est, en effet, sacrifié si vous n'avertissez pas le défendeur, qui va se trouver, pendant deux ans, sous le coup d'une poursuite.

Le capitaine engagé dans une collision va réparer ses avaries et l'équipage va être licencié. Le capitaine, qui n'est pas prévenu, renvoie son équipage, et deux ans après, quand on formulera une réclamation, il aura perdu la preuve qu'il avait intérêt à conserver.

C'est pour cette raison que nous avons appuyé la résolution prise au Congrès d'Anvers.

A Anvers, la Commission, à une très grande majorité, a décidé qu'il y a lieu, à l'exemple de très nombreux pays, de maintenir les formalités. Après un long débat, le Congrès a adopté cette thèse et l'a inscrite dans ses résolutions (*dénégations*), et aujourd'hui, sans aucune raison, après que trois années se sont écoulées, nous déciderions le contraire! C'est énerver la force des décisions prises par le Congrès. J'appuie la proposition de M. Clunet.

M. Wendt. — Quand on réfléchit que, lorsque deux navires éprouvent une collision, chacun des capitaines est parfaitement conscient du fait que l'autre peut se croire en droit de faire une réclamation, il me semble que c'est une formalité inutile de stipuler un délai endéans lequel la notification d'une semblable réclamation doit être faite à la partie adverse.

Le protêt auquel on a recours en pareil cas ne relate, du reste, les choses qu'en termes généraux, et ce document n'a donc aucune valeur pratique.

Ce n'est que lorsque les dommages ont été déterminés et que la réclamation a été formulée que le moment pratique est réellement venu.

Le délai stipulé par les « Statutes of limitation » anglais pour la déchéance est six ans, ce qui ne signifie toutefois pas qu'il soit permis de se retrancher derrière cette stipulation dans un but vexatoire, et il est bien connu que la Cour d'Amirauté se montre très sévère sur ce point.

Il ne me paraît pas raisonnable de subordonner l'action en dommages-intérêts à des formalités préalables. Qu'on laisse au juge le soin de décider s'il y a lieu de considérer les délais comme vexatoires. Il ne faut pas oublier non plus qu'il est utile, dans un grand nombre de cas douteux, de laisser aux divers intéressés le temps de se concerter sur les mesures à prendre.

M. Martin. — Ni les raisons de M. Picard ni celles de M. Vrancken ne me paraissent convaincantes. Nous sommes ici pour faire des conventions, et non des lois nationales; et, puisqu'il y a des divergences, ne nous occupons pas de choses qui, selon moi, ne sont pas absolument nécessaires. Pourquoi faire pour l'abordage une disposition qui ne se trouve nulle part? Les raisons données sont des raisons d'opportunité, et elles ne suffisent pas. Quelle sera la conséquence si vous agissez ainsi, si vous

obligez le capitaine à lancer le protêt pour sauvegarder la demande du propriétaire du navire? Mais le capitaine le fera dans tous les cas. Cela deviendra l'équivalent d'une clause de style. C'est la manière la plus simple de ne manquer à rien.

On désire que l'adversaire soit averti qu'il y a une demande contre lui. Un homme vigilant rassemble toujours ses preuves, et c'est la première chose que je ferais si j'avais subi un abordage, parce que je sais qu'il peut en résulter quelque chose et que je dois être prêt à me défendre. Je vous demande instamment de suivre la proposition de votre Commission et de ne pas adopter l'amendement.

M. Constant. — J'appuie la proposition de la Commission et je crois qu'il faut décider qu'aucune formalité n'est nécessaire.

Tout à l'heure, M. Vrancken disait qu'il y aurait peut-être danger de revenir sur les décisions d'Anvers. Qu'il me permette de lui dire qu'il n'y en a pas eu de prises et que, si la Commission, à une grande majorité, a adopté l'amendement de M. Clunet, la Section a ajourné, par vingt-quatre voix contre dix-neuf, l'examen de la question. Je puis donc dire que la question est absolument entière. Dans les opinions émises à Anvers, une chose m'a toujours frappé : c'était la question posée par M. Picard lorsqu'il disait qu'il voudrait bien savoir pourquoi le code allemand, un des mieux faits, a supprimé la nécessité du protêt dans un délai très court? M. Martin vient d'y répondre.

Au Congrès d'Anvers, M. Asser disait qu'un si court délai paralyse souvent le bon droit ; que, dans beaucoup de cas, il arrive que l'abordeur continue son voyage et qu'on ne découvre son nom que plusieurs mois plus tard.

Je crois que si je rapproche l'idée de M. Asser des raisons de M. Martin il y a lieu de demander le maintien de la proposition telle qu'elle est formulée par la Commission.

M. Sainctelette. — Je ferai remarquer à l'assemblée qu'il n'a pas été dit un mot pour justifier la déchéance.

M. Clunet. — Lorsqu'une règle est inscrite dans des législations maritimes comme celles de la France, de l'Italie, de l'Espagne, de l'Autriche, quand on voit les codes les plus récents profiter de l'expérience des travaux contemporains, il faut assurément qu'ils aient une raison sérieuse. Or, voilà des nations qui refont leurs codes : l'Italie, en 1882 ; l'Espagne, en 1885 ; la Belgique, en 1879, et elles maintiennent cette règle. Il faut écarter

de votre esprit cette idée que le droit civil et le droit maritime sont comparables, et que l'on doit adopter pour l'un et pour l'autre des règles semblables. Le droit commercial et le droit civil sont très différents, et, dans le droit commercial le droit maritime forme encore une catégorie à part, qui a ses règles basées sur la nature des choses et des intérêts spéciaux à sauvegarder. Quand on s'occupe de faire des lois, ce n'est pas simplement pour avoir le plaisir de formuler en beaux termes des théories superbes, c'est généralement pour défendre des intérêts positifs. Donc, le droit maritime est un droit à part. Pourquoi y a-t-on introduit cette règle? C'est que, dans le droit maritime (je heurte un peu les opinions de M. Sainctelette), on a entendu faire de la protection. Mais est-ce que vous n'avez pas admis vous-même cette protection?

Est-ce que vous n'avez pas maintenu la faculté d'abandon?

En matière de droit maritime on a compris que, pour ceux qui engagent des capitaux en se risquant dans des opérations aussi hasardeuses et aussi aléatoires que celles qui se passent sur les flots, il fallait certains avantages.

Voilà pourquoi on a inscrit l'abandon; et voilà pourquoi on a fixé un délai. Voilà pourquoi encore vous avez résolu, comme nous l'avons fait, la question des conflits de lois en matière d'abordage.

Vous avez créé une grande anomalie en disant que le défendeur contre qui on réclame ne sera tenu de sa loi personnelle qu'autant que la loi du réclamant permettra d'aller jusque-là. Vous avez admis un système restrictif, vous avez admis le niveau inférieur. Est-ce que ce n'est pas là une protection spéciale pour un droit particulier?

Voilà un abordage, une avarie se produit; on veut que celui qui l'a soufferte formule nettement et de suite sa réclamation. On ne veut pas que, dans cette vie de hasards, si, huit jours après, il éprouve une autre avarie, il puisse mettre le second dommage sur le compte du premier.

Nous avons tous eu des procès avec les Anglais. Aussitôt qu'ils ont subi un abordage, ils font un protêt pour éviter les difficultés de l'enquête tardive au sujet du fait dont ils ont souffert.

Voilà quelques-unes des raisons pratiques qui ont fait adopter cette règle et qui l'a fait consacrer par les plus récentes législations. Je crois que nous irions contre la tendance générale en décidant autre chose. Aux personnes même qui sont à bord du

navire, on ne pourrait opposer la déchéance pour repousser la réclamation du navire et de la cargaison !

Au Sénat français, il y a quelques années, les représentants des villes maritimes de France ont obtenu que ces prescriptions et les déchéances fussent même étendues. La tendance est donc contraire.

M. WENDT. — Permettez-moi de dire, au point où en sont les discussions, que mon expérience m'a enseigné qu'il est de la plus haute nécessité d'empêcher qu'il se produise des irrégularités dans les rapports de mer déposés par les capitaines.

Le seul moyen d'y parvenir serait d'exiger que ces rapports soient une copie littérale du journal de bord et que toutes les additions ou changements qui peuvent avoir été faits dans ce journal y soient également relatés avec le nom des personnes qui ont fait ces changements et une remarque concernant les raisons qui y ont présidé. Un document de cette nature, dûment légalisé, mériterait la confiance du public et remplirait ainsi son véritable but.

M. CLUNET. — Nous sommes d'accord avec vous.

M. SIEVEKING. — Je remercie M. Clunet d'avoir accédé à ma demande d'explications. Je crois que la question est bien claire, mais il n'a pas donné une seule raison à l'appui de sa solution.

Vous savez que j'apprécie votre opinion, mais ici je ne puis m'y rallier.

M. Clunet a dit qu'il y a bien des Codes qui maintiennent ce système. Il y en a d'autres qui ne le maintiennent pas. Il n'y a donc pas de raison pour que le Congrès maintienne ce principe.

M. Clunet nous dit qu'il y a d'autres anomalies que nous avons adoptées, entre autres l'anomalie du niveau inférieur et l'anomalie de l'abandon. Je ne concède pas que ce soient des anomalies. Est-ce une raison pour établir des anomalies dans d'autres cas ?

Il nous a donné une raison plus sérieuse. Il a dit qu'il veut empêcher qu'on impute les pertes et dommages d'une deuxième avarie au compte de la première collision. Empêche-t-on cela par le protêt ? Qu'est-ce que le protêt ? Le capitaine va trouver le Consul ou l'Autorité publique. Il dit : il y a eu une collision ; je proteste.

La signification du protêt n'est même pas exigée partout où l'on requiert le protêt.

Je suis d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'informer le débiteur qu'une demande sera faite contre lui.

M. le Président. — Les législations d'un grand nombre de pays n'exigent pas de formalités.

En nous occupant des conflits de lois, nous avons admis cette règle : « En cas d'abordage en mer ou d'assistance commencée en mer, le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi du pavillon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port où le navire aborde. »

Il arrivera donc que, pendant la période transitoire qui précédera l'unification des lois maritimes, pendant la période des conflits de lois, les navires engagés dans des collisions n'auront aucune formalité à remplir, du moment que la loi, soit de l'abordeur, soit de l'abordé, soit du premier port de relâche, n'en exige pas.

Je crois qu'après avoir passé par cette période transitoire, où, dans beaucoup de cas, les formalités seront supprimées, il serait difficile d'entrer dans une période définitive, où ces formalités seraient toujours prescrites à peine de déchéance.

Elles n'existent ni en Angleterre, ni en Allemagne, ni dans la plupart des pays du Nord; elles ne sont donc pas nécessaires.

— La proposition de M. Clunet est mise aux voix et rejetée.

— L'art. 4, § 1er de la Commission, est adopté.

Art. 4, § 2. « Elle est prescrite deux ans après la fin du voyage du navire abordé ou assistant, si ce voyage peut être achevé, et, s'il ne peut l'être, à partir du moment où l'intéressé aura pu agir utilement. »

M. Oliver y Esteller. — Cette solution a déjà été adoptée. Je crois que le mot *abordé* ne rend pas la pensée.

Je propose « navire créancier ». Ces mots éclaircissent la rédaction.

M. Rolin-Jaequemyns.—Le mot *créancier* n'est pas plus certain. Il n'y a donc pas d'intérêt à préférer un mot à l'autre. « Navire abordé » est plus correct.

M. le Président. — Le navire abordé peut être en faute, et, par conséquent, débiteur lui-même.

— L'amendement de M. Oliver est mis aux voix et rejeté.

— La proposition de la Commission est mise aux voix et adoptée.

— Le dernier paragraphe de l'art. 4 de la Commission est adopté.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous avons terminé la série des résolutions relatives à l'abordage et à l'assistance; je vous propose de suspendre la séance et de la reprendre à 2 heures, pour nous occuper de la responsabilité des propriétaires de navires (*Adhésion*).

Séance du 5 octobre 1888 (suite).

PRÉSIDENCE DE M. VICTOR JACOBS.

La séance est reprise à 2 heures de relevée.

M. VAN DEN BROECK remplit les fonctions de secrétaire.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous abordons à présent l'examen du § IV du projet de la Commission organisatrice.

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

Article 1er.

Le propriétaire du navire est, pour tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition, civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier.

Il peut, dans tous les cas, s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret, ou de leur valeur, au moment de la poursuite. — L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

Si l'abandon du navire et du fret n'a pas eu lieu dans les trois mois, à dater du moment où le propriétaire du navire a eu connaissance de la poursuite, l'abandon ne pourra plus porter que sur la valeur du navire et du fret, augmentée des intérêts jusqu'au jour du payement.

Le fret à abandonner est le fret brut du voyage en cours au moment où l'obligation est née, sous déduction des salaires et des vivres de l'équipage relatifs à ce voyage.

DISCUSSION EN COMMISSION

Amendement de M. MOLENGRAAF :

ART. 1er. — Remplacer dans cette section les mots *propriétaires de navires* par *armateurs*.

§ 2. — L'abandon *comprend le recours du propriétaire contre l'assureur.*

Amendement de MM. LES DÉLÉGUÉS DU GOUVERNEMENT ESPAGNOL :

ART. 1er. — « Le propriétaire du navire est, pour tout ce qui est relatif » au navire et à l'expédition, civilement responsable des faits du capitaine » et tenu des engagements contractés par ce dernier *dans la limite des* » *facultés que la loi attribue et de celle qu'il a reçues du propriétaire.*

» *Néanmoins, le propriétaire répond en tous cas des services rendus* » *et des sommes dépensées au profit du navire par conséquence d'engage-* » *ments du capitaine, quand même celui-ci les aurait contractés hors des* » *dites facultés.* »

Amendement de M. JACOBS :

ART. 1er. — « Le propriétaire du navire est civilement responsable des » faits du capitaine et tenu des engagements contractés par lui *dans l'exer-* » *cice de ses fonctions ; il est civilement responsable des faits de l'équipage* » *et des préposés au chargement ou au déchargement, dans l'exercice de* » *leurs fonctions respectives.*

» Il peut, dans tous les cas, s'affranchir de cette responsabilité par l'aban- » don du navire et du fret ou de leur valeur *à la fin du voyage pendant* » *lequel l'obligation est née. Le prix du passage fait partie du fret.* » *L'abandon comprend les indemnités auxquelles le navire a droit pour* » *abordage, assistance, avaries communes et toutes autres que le capitaine* » *peut réclamer en sa qualité de capitaine.* L'abandon ne comprend pas le » recours du propriétaire contre l'assureur.

» Si l'abandon du navire et du fret n'a pas eu lieu dans les trois mois à » dater du moment où le propriétaire a eu connaissance de la poursuite, » l'abandon ne pourra plus porter que sur la valeur du navire et du fret, » augmentée des intérêts *depuis la fin du voyage* jusqu'au jour du paye- » ment.

» Le fret à abandonner est le fret *net que le propriétaire retire* du » voyage en cours au moment où l'obligation est née. »

La Commission décide de faire porter la discussion sur le texte du projet de M. Jacobs et aborde l'examen de l'alinéa 1er.

M. JACOBS justifie l'addition qu'il propose des mots « dans l'exercice de ses fonctions » en disant que leur objet n'est autre que d'affirmer en termes précis et formels une pensée universellement admise, mais qui était mal traduite. Telle est, au surplus, la rédaction adoptée par la Commission française de 1865.

Il fait remarquer, d'autre part, que le projet de la Commission d'organisation lui paraît insuffisant en ce qu'il ne mentionne que les *faits* du capitaine, tandis que la responsabilité du propriétaire du navire doit s'étendre

aux *faits* de l'équipage. Dans cet ordre d'idées, M. Jacobs est d'avis qu'il convient d'aller plus loin, et qu'en présence d'une jurisprudence qui décide que les opérations du chargement et du déchargement ressortissent des attributions du capitaine, lors même qu'elles sont effectuées par des préposés payés par les chargeurs, il y a lieu d'assimiler, au point de vue de la responsabilité du propriétaire, les préposés, même temporaires, à l'équipage proprement dit. C'est pour une raison semblable que cette responsabilité est décrétée plus loin (à l'art. 4 du projet de la Commission d'organisation) à l'égard du pilote, également considéré comme supplément d'équipage. Dans l'un et l'autre cas d'ailleurs des raisons identiques doivent faire admettre en faveur du propriétaire la faculté d'abandon que l'alinéa 2 du projet de M. Jacobs généralise et étend à la responsabilité dérivant des faits des préposés temporaires.

M. Molengraaf fait observer, à l'appui de sa proposition de substituer le mot *armateurs* aux mots *propriétaires de navires*, qu'un navire non équipé venant à être loué, c'est celui qui le prend en location qui en est l'exploitant, et non le propriétaire; dans ce cas ce n'est pas ce dernier qui doit être déclaré responsable, mais bien l'armateur-affréteur.

M. Jacobs est d'avis qu'en aucun cas on ne pourrait substituer le terme *armateurs* à ceux de *propriétaires de navires*, car l'armateur, en général, n'est qu'un gérant. Même s'il est affréteur, le navire reste le gage de la responsabilité dérivant de tous les engagements relatifs au navire et à l'expédition; or, l'abandon ne peut se faire que par le propriétaire.

M. Molengraaf répond que la jurisprudence hollandaise décide constamment que, quand l'armateur-affréteur est distinct du propriétaire, celui-ci ne peut abandonner; c'est l'armateur-affréteur qui est seul responsable et qui seul aussi peut effectuer l'abandon.

M. Jacobs admet qu'il existe un lien entre le navire et les engagements de l'armateur-affréteur; mais il ne comprend pas que ce dernier puisse abandonner une chose dont il n'est pas propriétaire.

M. Maeterlinck concède que le cas signalé par M. Molengraaf peut se produire, par exemple, si l'on prend en location une carcasse, un corps de navire; mais la remise à un tiers d'un navire dans de pareilles conditions ne se produira que bien exceptionnellement. La rareté du cas permet de considérer la question soulevée comme étant de pure doctrine.

M. Molengraaf objecte que la jurisprudence s'est prononcée dans le sens qu'il indique, et que telle est la raison de son amendement.

M. Jacobs est d'avis de statuer pour le cas le plus fréquent, tout en constatant que l'intention de la Commission n'est point de trancher la question que soulève l'amendement de M. Molengraaf dans un sens contraire à l'opinion qu'il soutient.

— *Adhésion.*

M. Ch. Lejeune signale, dans le texte proposé par M. Jacobs, les mots « au chargement ou au déchargement »; d'après lui cette expression est trop large. Il arrive souvent que ce sont les préposés du chargeur qui mettent la marchandise sous palans; alors seulement doit commencer la responsabilité du capitaine.

M. Jacobs objecte que ce n'est qu'alors non plus que commence le « chargement » visé dans sa proposition.

M. Ch. Lejeune poursuit en disant que c'est précisément à ce moment critique de la mise à bord que communément les accidents se produisent, et ce le plus souvent par le fait des préposés au chargement.

M. Autran partage l'avis que l'opération dont parle M. Lejeune est effectivement complexe ; elle comprend deux parties ou périodes successives que délimite l'instant de la remise sous palans. Si elle est intégralement effectuée par les préposés du chargeur, les difficultés signalées par M. Lejeune dans l'appréciation des responsabilités encourues sont inévitables.

M. Jacobs répond que, dans l'opération du *chargement*, il ne faut pas comprendre le *convoyage* de la marchandise,qui cesse au moment où l'élingue est passée autour du ballot pour le hisser à bord. La jurisprudence a d'ailleurs décidé que, dans le cas où ce sont les préposés des chargeurs qui mettent la marchandise à bord, ils doivent être considérés comme étant les agréés du capitaine pour toute l'opération, celle-ci rentrant dans ses attributions.

M. Autran objecte que c'est celui qui paye les frais du chargement qui est responsable : qui paye commande. Le texte proposé soulève la question de savoir si l'on fera peser sur l'armateur la responsabilité totale des diverses opérations du chargement, ou seulement celle de la partie des opérations qu'il dirige effectivement ?

M. Jacobs craint qu'en précisant davantage pour faire droit aux observations présentées, on ne modifie la ligne de démarcation des opérations qui rentrent dans les attributions du capitaine ; le chargement rentre dans ses fonctions.

M. Lejeune croit préférable de ne pas définir ce qu'il faudra entendre par chargement ou déchargement ; il serait trop difficile de prévoir tous les cas. Il propose de substituer purement et simplement *de ses préposés* à *des préposés au chargement ou au déchargement*, sans rechercher ni décider s'il faut rendre le propriétaire du navire responsable des faits d'autres préposés que les siens.

— *Adhésion.*

M. Spée demande le maintien des mots *pour tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition*, qui se trouvent dans le projet de la Commission, mais que le projet de M. Jacobs n'a pas reproduits.

M. Jacobs répond que les mots *dans l'exercice de ses fonctions* ont une portée équivalente à celle qui a été attribuée aux termes dont parle M. Spée, mais que ceux-ci présentent l'avantage de constituer une expression correcte et, à ce titre, préférable à la précédente, comme l'a d'ailleurs reconnu déjà la Commission française de 1865, dans le rapport qu'elle a publié en 1867.

M. Verbaere, au nom de MM. Eladio Mille y Suarès et Ramon Aunon y Villalon, délégués du Gouvernement Espagnol, expose à la 2e Commission les considérations qu'ils ont développées dans un mémoire formulé à l'appui du projet de la Commission royale d'organisation et de l'amende-

ment reproduit ci-dessus. Ces considérations peuvent se résumer comme suit : Les auteurs du mémoire préfèrent le projet actuel de la Commission royale d'organisation aux art. 11 et 12 votés par le Congrès d'Anvers, parce que, s'appliquant à tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition, il est conçu à un point de vue plus général. L'alinéa 1er de l'art. 1er présente, d'ailleurs, une parfaite analogie avec l'art. 586 du code espagnol, sauf en ce qu'il n'exige pas comme condition de la responsabilité du propriétaire pour les obligations contractées par le capitaine que le créancier *justifie de l'emploi au profit du navire* de la somme réclamée ; mais semblable exigence est, d'ailleurs, fort discutable. — Par contre l'art. 588 du même code, limitant la responsabilité dont s'agit aux obligations contractées par le capitaine *dans les limites des pouvoirs qu'il tient du propriétaire ou de la loi*, pourrait être utilement reproduit dans le projet ; le propriétaire n'a, en effet, accepté d'avance que la charge des obligations contractées par le capitaine *en vertu de pouvoirs déterminés*. Il n'y a pas lieu de s'arrêter aux intérêts du tiers contractant de bonne foi avec le capitaine qui outrepasse ses pouvoirs, l'ignorance du droit ne pouvant être invoquée par personne. Toutefois, l'alinéa 2 de l'art. 588 précité déclarant le propriétaire responsable en tous cas des sommes employées au profit du navire, consacre un principe d'équité qu'il conviendrait également d'introduire au projet.

L'art. 587 du code espagnol n'admet la faculté d'abandon qu'à l'égard des responsabilités qu'entraîne *la garde des marchandises chargées à bord du navire*. La généralisation que le projet de la Commission fait de la faculté d'abandon est logique et conforme, d'ailleurs, aux principales législations commerciales,et,quant à l'innovation du choix entre l'abandon du navire et du fret ou de leur valeur, elle mérite approbation parce qu'elle ne nuit à personne, tout en favorisant l'armement.

En ce qui concerne *l'époque* à laquelle doit être fixée la *valeur* du navire et du fret, le Congrès d'Anvers a adopté le moment de la réclamation ; mais il n'a pas pris de résolution pour le cas où l'abandon se fait en nature, d'où semble résulter qu'il faut adopter le moment où l'abandon s'effectue.

En présence des objections que rencontre cette résolution et des difficultés que feraient naître toute solution extrême sur ce point, les auteurs du mémoire estiment que le projet de la Commission (art. 1er, al. 3) constitue une formule transactionnelle acceptable ; la stipulation du délai de trois mois prévient les abus que pourrait faire naître la *faculté du choix* de la part d'un armateur qui, pendant l'instance engagée, continuerait à exploiter son navire sans y faire les réparations nécessaires.

L'art. 2 du projet est conforme à l'art. 33 de la loi espagnole du 7 mai 1880 : lorsque le propriétaire ne fait point procéder lui-même à l'extraction du navire échoué, sa responsabilité doit être limitée à la valeur des effets dont le sauvetage a été opéré.

Les auteurs du mémoire se rallient aux art. 3 et 4 du projet par les considérations présentées au Congrès d'Anvers relativement au monopole de fait des grandes compagnies de navigation et relativement à la garantie de sécurité qui résulte pour l'équipage et les passagers de la responsabilité absolue de l'armateur dans certains cas déterminés.

M. Jacobs estime que l'addition des mots *dans la limite des facultés que la loi lui attribue*, proposée par les délégués espagnols, est superflue, par le motif que la restriction dont s'agit est consacrée par la jurisprudence; mais il ne saurait admettre la 2e partie de l'amendement : « *et de celles qu'il a reçues du propriétaire.* »

— La Commission adopte pour le 1er alinéa la rédaction proposée par M. Jacobs, amendée par M. Lejeune.

L'alinéa 2 du projet de M. Jacobs est mis en discussion.

M. Jacobs présente les considérations suivantes à l'appui de cette partie de sa proposition : il fait observer, en ce qui concerne la *valeur* du navire et du fret, qu'il la fixe *à la fin du voyage*, tandis que, par le projet de la Commission, elle est fixée *au moment de la poursuite ;* à la rigueur, c'est le moment même de l'accident qui devrait être pris en considération pour la déterminer ; mais on ne peut attribuer à un navire isolé en mer une valeur réalisable ; pour qu'elle puisse se manifester, se traduire efficacement, le navire doit être dans un port. Or, avant qu'il atteigne ce port, le navire peut se perdre ou avoir diminué de valeur; s'il faut tenir compte de ce qui arrive jusque-là, il ne faut pas que la navigation ultérieure s'effectue aux risques et périls de celui auquel sera fait l'abandon. Au premier port la valeur du navire peut être fixée.

En ce qui concerne le prix du passage, bien qu'il ne soit pas contestable qu'il doive être compris dans le fret, il n'est pas inutile de le dire en termes exprès. — L'abordage, l'assistance et les avaries communes sont les principaux cas donnant lieu à des indemnités ayant un caractère *réel* et sur lesquels la jurisprudence et la doctrine ont été appelées à se prononcer; toutefois, il peut s'en produire d'autres ; tous se trouvent visés par les mots *et toutes autres que le capitaine peut réclamer en sa qualité de capitaine.*

Quant au recours du propriétaire contre l'assureur, il n'y a pas lieu de le comprendre dans l'abandon, car le contrat d'assurance constitue une convention accessoire et facultative dont la fortune de terre doit seule bénéficier. C'est un recours *personnel.*

M. Molengraaf défend son amendement, consistant à faire comprendre dans l'abandon le recours du propriétaire contre l'assureur. La fortune de mer doit être liée au sort du navire; quand celui-ci disparaît la fortune de mer est complètement perdue. Dans le système que propose M. Jacobs, en cas d'assurance, il n'y aurait plus de fortune de mer exposée ; l'amendement qui lui est opposé se justifie par les mêmes raisons que celles qui ont fait comprendre dans l'abandon les indemnités dont parle le projet de M. Jacobs. Il est inadmissible que le coût de l'assurance du navire grève la fortune de terre.

M. Jacobs objecte qu'il peut arriver que le propriétaire n'assure pas son navire ; en ce cas, c'est cependant bien la fortune de terre qui bénéficie de l'économie qu'il fait en ne payant pas de prime d'assurance.

M. Asser ne partage pas l'opinion de M. Molengraaf, dont le système ne serait même pas à l'avantage du créancier. Celui-ci doit pouvoir prendre lui-même une assurance dans les conditions qui lui conviennent. Tel est d'ailleurs le système adopté par le Code de commerce hollandais.

M. Molengraaf répond que M. Persil a été l'auteur d'un amendement conçu dans le même sens et que ce système est défendu par des autorités telles que MM. Lyon-Caen et de Courcy.

M. Spée combat l'amendement de M. Molengraaf, dont la conséquence serait que les armateurs exposeraient constamment leur fortune de mer.

— La Commission consultée vote le rejet de l'amendement de M. Molengraaf et adopte la disposition commune aux deux projets discutés, relative au recours du propriétaire contre l'assureur.

M. Vranken estime qu'il conviendrait de préciser le sens des mots *à la fin du voyage pendant lequel l'obligation est née*, parce qu'il arrive qu'un navire, parvenu à destination, charge pour une destination nouvelle et effectue ainsi plusieurs voyages successifs avant de rentrer à son port d'attache. On pourrait dire : *à la fin du dernier voyage.*

M. Autran ne se rallie pas à cette proposition, à cause de l'incertitude qui s'attache au sens des mots *dernier voyage.*

M. Ch. Lejeune fait valoir qu'en cas de voyages liés une détermination à cet égard est bien difficile.

M. Jacobs explique que son projet vise le premier port auquel le navire fait escale ; c'est la valeur qu'aura le navire à ce moment-là qui sera celle pour laquelle se fera l'abandon. Au mot *voyage* pourrait être substitué celui de *traversée.*

M. Ch. Lejeune est d'avis que ce dernier terme ne fournirait pas une solution satisfaisante, car le fret peut n'être déterminé qu'à la fin du voyage.

M. Jacobs répond qu'il y aura lieu à ventilation.

M. Ch. Lejeune craint que le fret ne soit jamais exactement acquis à la fin de la traversée.

M. Jacobs objecte qu'il ne s'agit que de la traversée en cours au moment où l'accident s'est produit. Au surplus, il faut cependant bien prendre un même moment pour le navire et pour le fret.

M. Ch. Lejeune propose, précisément pour cette raison, le retour à la rédaction primitive de M. Jacobs, c'est-à-dire : *à la fin du voyage pendant lequel, etc.*

— *Adhésion.*

M. Vrancken propose de substituer aux mots : *L'abandon comprend les indemnités,* les mots : *Le fret comprend le prix du passage, les indemnités, etc.*

M. Jacobs objecte que le fret est un fruit, tandis que les indemnités représentent un capital.

M. Vrancken propose la rédaction suivante, qui ferait droit à l'observation de M. Jacobs : SONT ASSIMILÉS *au fret le prix du passage et les indemnités, etc.*

— *Adhésion.*

M. Maeterlinck, en ce qui concerne la disposition *et toutes autres que le capitaine peut réclamer en sa qualité de capitaine*, propose de la remplacer par : *et toutes autres revenant au navire.*

M. Spée demande quand on évaluera le navire en cas de poursuite ; ce

n'est, en effet, que quand les poursuites seront entamées que diligences seront faites pour établir la valeur du navire.

M. Maeterlinck, à la proposition de recourir au moment de la poursuite pour déterminer la valeur, objecte qu'en Angleterre notamment il s'écoule parfois un an ou deux avant que les parties intéressées lancent leur citation et que dans cet intervalle la valeur du navire peut changer.

Un membre répond qu'on a soin de faire constater les dommages sous toutes réserves.

M. Asser croit qu'il y aurait des inconvénients à dire *au moment de la poursuite*, parce qu'il peut arriver que plusieurs poursuites soient intentées.

M. Powell répond aux objections de M. Maeterlinck en faisant valoir que les victimes de l'accident survenu peuvent, à raison de la gravité de leurs blessures, ou de leur état, se trouver dans l'impossibilité physique d'agir et tarder pour cette raison à faire lancer leurs citations; l'armateur ne sait donc jamais s'il sera ou non poursuivi, et, dès lors, pourquoi ferait-il procéder à l'évaluation à la fin du voyage?

M. Jacobs pense qu'après un accident ayant fait des victimes, ou causé des dommages, l'armateur devra bien se douter un peu qu'il sera poursuivi.

M. Jacobs propose la rédaction suivante, qui tient compte des observations auxquelles la Commission s'est ralliée : « Sont assimilés au fret le prix du passage et les indemnités auxquelles le navire a droit, notamment pour, etc. »

La discussion est ouverte sur l'alinéa 3, dont la rédaction est commune au projet de la Commission d'organisation et à celui de M. Jacobs, sauf addition par ce dernier des mots *depuis la fin du voyage*.

M. Autran est d'avis que l'adoption du délai de trois mois pour faire abandon équivaudrait, en fait, à la suppression complète de l'abandon matériel, de l'abandon du navire en nature. Le premier soin du propriétaire de navire poursuivi n'est-il pas de contester sa responsabilité? Et dans une instance qui porte sur des intérêts aussi considérables et aussi nombreux que ceux que la poursuite peut mettre en cause, qu'est-ce qu'un délai de trois mois!

M. Asser ne voit pas d'inconvénient à la conséquence signalée par M. Autran. Mieux vaut en effet, pour le créancier, recevoir le montant de l'évaluation que le navire en nature. Il y a exception toutefois en cas de faillite de l'armateur; si celui-ci veut faire abandon d'une valeur au lieu du navire même, il faudra, pour la soustraire à la masse, avoir soin de la faire déposer, ou bien la faire privilégier, pour le cas où la faillite de l'armateur serait déclarée.

M. Maeterlinck demande pourquoi un créancier serait ainsi privilégié du chef d'une indemnité d'abordage? Ce n'est qu'à l'issue du procès qu'on saura si l'indemnité est due.

M. Jacobs ajoute que l'obligation à laquelle on veut soumettre le capitaine d'opter dans un délai limité pour l'une des éventualités qui, presque toujours, n'interviendront que longtemps après l'expiration de ce délai, ne lui paraît pas suffisamment justifiée. En cas d'intentement de poursuites, le propriétaire, après avoir formulé des conclusions tendant à mettre sa res-

ponsabilité hors de cause, prendra une conclusion subsidiaire offrant éventuellement de faire l'abandon qu'il ne serait plus recevable à faire après les trois mois écoulés. On ne doit pas pouvoir le contraindre à faire abandon avant que son procès soit jugé. M. Jacobs propose la suppression de l'alinéa en discussion, ou plutôt son remplacement par une disposition qui stipulerait une indemnité du chef de la dépréciation ultérieurement survenue.

M. AUTRAN est d'avis qu'il ne faut pas se mettre en peine des créanciers négligents; l'expertise devra se faire sous réserve des droits des parties, quelle que soit ensuite la longueur de la navigation effectuée.

M. POWELL signale le cas où le propriétaire du navire ne serait pas solvable. Le créancier pouvant faire saisir le navire auteur du dommage, le propriétaire, pour en recouvrer l'usage, devra fournir caution, et, dans son état d'insolvabilité, comment s'y prendra-t-il pour se procurer cette caution?

M. VRANCKEN estime qu'il n'y a pas lieu de faire intervenir ni de prendre en considération dans le débat des questions de saisie et de procédure.

M. JACOBS formule la disposition ci-après, qu'il propose de substituer à l'alinéa 3 du projet : *Si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner, outre le navire, une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis la fin du voyage.*

M. ASSER propose de compléter cette formule par les mots *augmentée des intérêts*, ceux-ci devant d'ailleurs être attribués autant pour la valeur du navire que pour le fret.

M. AUTRAN objecte que, si l'on abandonne le navire en nature, il ne devrait pas être question d'intérêts.

M. JACOBS propose de stipuler qu'il n'y aura d'intérêts que depuis la demande en justice.

M. MAETERLINCK croit préférable de dire *sans intérêts* pour tous les cas.

M. ASSER propose dans cet ordre d'idées d'insérer au 2e alinéa, après les mots *par l'abandon du navire et du fret ou de leur valeur*, les mots *ou en la consignant.*

La Commission décide la suppression de l'alinéa 3 du projet et son remplacement par la formule proposée ci-dessus par M. Jacobs.

La discussion est ouverte sur l'alinéa final, relatif à la détermination du fret.

MM. CH. LEJEUNE et ASSER appuient, comme étant plus précise, la rédaction proposée par la Commission d'organisation, de préférence à celle proposée par M. Jacobs.

La Commission se rallie à cet avis.

L'ensemble de l'article 1er est adopté dans les termes suivants :

ART. 1er. — « Le propriétaire du navire est civilement responsable des » faits du capitaine et tenu des engagements contractés par lui dans » l'exercice de ses fonctions; il est civilement responsable des faits de l'équi- » page et de ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

» Il peut dans tous les cas, *même à l'égard de l'Etat et des administra-*

» *tions publiques* (1), s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon du » navire et du fret ou de leur valeur à la fin du voyage pendant lequel » l'obligation est née.

» Sont assimilés au fret le prix du passage et les indemnités auxquelles le » navire a droit notamment pour abordage, assistance, avaries communes.

» L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

» Si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner, outre le » navire, une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis la fin » du voyage.

» Le fret à abandonner est le fret brut du voyage en cours au moment où » l'obligation est née, sous déduction des salaires et des vivres de l'équipage » relatifs à ce voyage. »

M. Platou déclare s'abstenir en ce qui concerne les dispositions relatives à la faculté d'abandon, par le motif que ce mode de libération n'est pas reconnu par la législation scandinave, conforme en cela à la législation allemande.

M. Jacobs propose à la Commission de faire constater au procès-verbal de la séance que la décision qui vient d'être prise n'implique pas en soi exclusion du système adopté par la législation scandinave.

— *Adhésion.*

Discussion en assemblée générale

M. le Président. — La parole est à M. Maeterlinck, l'un des rapporteurs de la seconde Commission.

M. Maeterlinck. — Vous avez sous les yeux le projet que vous présente la deuxième Commission pour ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de navires.

Les trois premiers articles fixent le droit commun en la matière. Les articles 4 et 5 concernent les clauses dérogatoires, restrictives de la responsabilité ordinaire des propriétaires de navires. Notre estimé collègue M. Autran vous fera rapport sur ce dernier point.

— Il a fallu trancher tout d'abord une question de terminologie. On a proposé de substituer le mot « armateurs » aux mots « propriétaires de navires ». La Commission vous propose de conserver ce dernier terme, qui a le mérite de ne prêter à aucune confusion.

En effet, les diverses législations ne donnent pas le même sens au mot « armateur ». Ainsi, l'art. 450 du Code de commerce allemand dit que l'armateur (Rheder) est le *propriétaire d'un navire* affecté par lui au commerce de mer. La loi allemande connaît encore l'armateur-gérant (Korrespondentrheder).

(1) Voir p. 298 l'origine de cette disposition additionnelle, adoptée à l'occasion de la discussion ouverte sur l'article 2.

Mais, en droit français, le mot *armateur* ne correspond à rien de bien défini : l'armateur est tantôt le propriétaire du navire, tantôt le gérant, tantôt même un simple affréteur.

D'autre part, le mot « propriétaires de navires » est en rapport avec la décision n° 14 du Congrès d'Anvers, conçue comme suit : « La responsabilité du propriétaire subsiste même quand il a remis » la possession du navire à un affréteur-armateur qui l'exploite, » sauf son recours contre ce dernier. »

— Le principe de la responsabilité du propriétaire de navire pour les faits et engagements du capitaine, pour les faits de l'équipage et de ses préposés en général — dans l'exercice de leurs fonctions respectives — ne semble pouvoir donner lieu à discussion.

Vient ensuite la question de la faculté de libération, sur le principe de laquelle tout le monde est d'accord. Par une innovation due au Congrès d'Anvers, nous proposons de décider que le propriétaire de navire pourra se libérer *soit* par l'abandon du navire et du fret et accessoires, *soit* par l'abandon de leur valeur, à son choix.

Mais, pour fixer la valeur du navire, à quel moment se placera-t-on ? Prendra-t-on la valeur au moment des poursuites, ou bien la valeur au moment où l'abandon a lieu, ou bien encore la valeur du navire à la fin du voyage dans lequel l'obligation est née?

C'est cette dernière proposition qui a été adoptée. Elle paraît la plus naturelle, puisque l'abandon rétablira ainsi, en quelque sorte, les choses dans leur état au moment où l'obligation est née. Cette solution ne peut, d'ailleurs, donner lieu à aucune difficulté d'application bien sérieuse.

La proposition de fixer la valeur *au moment des poursuites* a été abandonnée pour le motif que le projet de résolutions soumis au Congrès ne comprend pas l'obligation d'intenter l'action dans un délai très rapproché. En déterminant la valeur à l'époque des poursuites, on permettrait au demandeur de choisir son moment et de fixer ainsi lui-même la valeur d'après ses convenances.

Enfin, la proposition de fixer la valeur *au moment où se fait l'abandon* a été longuement discutée au Congrès d'Anvers, et finalement rejetée (Actes, p. 198 et s.), pour divers motifs qu'il est inutile de reproduire ici.

Mais le propriétaire pourrait continuer l'exploitation de son navire jusqu'à la fin d'une longue instance, peut-être sans y faire

les travaux d'entretien qui seuls peuvent lui conserver sa valeur; puis il ferait l'abandon effectif du navire. Pour prévenir cet abus, la Commission vous propose, Messieurs, de décider que, si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner, outre le navire, une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis la fin du voyage.

« L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur. » Cette disposition a été adoptée au Congrès d'Anvers sans aucune contradiction (Actes, p. 203).

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets en discussion le 1er alinéa de l'article 1er du projet de la seconde Commission.

M. LEBANO. — A l'occasion de la faculté d'abandon, accordée au propriétaire de navire pour se libérer de la responsabilité des faits ou engagements *du capitaine*, je crois pouvoir vous signaler qu'en Italie, quand le contrat est conclu par le propriétaire lui-même, mais que son exécution est confiée au capitaine, l'inexécution ou l'accomplissement incomplet par le capitaine des engagements stipulés dans ce contrat donnent aussi le droit à l'armateur ou au propriétaire de se libérer par l'abandon.

En France, M. de Courcy a soutenu l'opinion contraire, et plusieurs arrêts des cours françaises ont décidé cette question en sens divers. En Italie également, d'ailleurs, la question s'est posée à maintes reprises, et on a plusieurs fois décidé que l'armateur, lorsqu'il avait fait lui-même le contrat d'affrètement, resterait également responsable de toutes les conséquences du contrat. C'est à raison des divergences de la jurisprudence que je propose d'adopter l'art. 452 du Code, allemand qui déclare expressément que, lorsqu'un contrat a été fait par l'armateur lui-même, mais que l'exécution en est confiée au capitaine, il y a lieu de faire application de la faculté d'abandon, de sorte que le propriétaire peut se libérer des obligations qu'il a contractées par l'abandon du navire. Tel est le sens de ma proposition.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous avez tous lu le projet de M. Lebano. Croit-on nécessaire d'ajouter à l'article proposé un amendement en ce sens, amendement qui n'est d'ailleurs pas formulé, ou bien ne suffirait-il pas que l'assemblée se déclarât d'accord avec M. Lebano? En ce cas, au lieu de modifier le projet ou d'y faire une addition, nous pourrions le voter tel qu'il est, en nous bornant à constater notre accord.

M. LEBANO. — Je crois qu'il serait utile que le projet contînt

une disposition expresse sur ce point, car il a donné lieu à des contestatons en France, et il y a des décisions en sens divers.

Le texte proposé n'est pas assez clair, et je pense qu'il serait utile de faire comme en Allemagne. C'est la première partie du n° 2 de l'art. 452 du Code allemand que je voudrais voir introduire d'une façon quelconque dans l'article que nous discutons.

M. LE PRÉSIDENT. — Votre proposition devrait donc faire l'objet d'un alinéa additionnel. Mais je crois devoir d'abord appeler l'attention de l'assemblée sur la rédaction du premier alinéa du projet; je propose de remplacer « de ses préposés » par « des préposés au chargement ou au déchargement »; il me paraît que les termes « de ses préposés » sont trop vagues et pourraient s'entendre d'autres préposés que ceux que mon amendement spécifie. Je n'y insisterai pas toutefois s'il est bien entendu qu'il n'y a aucun doute à cet égard. Mieux vaudrait peut-être biffer le mot « préposés »? Le propriétaire d'un navire peut, en effet, avoir des préposés multiples, et je crains que ce mot ne donne lieu à confusion.

M. LYON-CAEN. — Il me semble, Monsieur le Président, que votre observation est juste et que le maintien du mot *préposés* devrait faire l'objet d'un vote.

M. LE PRÉSIDENT. — Quelqu'un demande-t-il la parole à ce sujet ?

M. POWELL. — Voici comment cette question s'est présentée en Commission :

Notre honorable Président avait proposé une addition libellée comme suit : « Il est civilement responsable des faits de l'équipage » et *des préposés au chargement ou au déchargement* dans l'exercice » de leurs fonctions respectives. »

Une discussion s'est élevée en Commission au sujet de l'interprétation de ces mots : « chargement » et « déchargement » considérés non pas dans leur sens propre, mais au point de vue de la proposition.

On a fait valoir que le chargement incombe au capitaine et, dans une certaine mesure, au chargeur; mais qu'en fait ce sont les mêmes préposés qui accomplissent successivement toutes les manipulations du chargement. Le capitaine pouvant être, de cette façon, responsable dans un sens et non responsable dans un autre sens, on a été amené à supprimer les mots « chargement » et

« déchargement ». Le surplus du texte a été maintenu; de sorte que la proposition de M. Jacobs s'est trouvée amputée.

M. le Président. — Le texte ne rend plus ma pensée.

M. Powell. — Je demande s'il ne vaut pas mieux revenir au texte primitif de M. Jacobs?

M. le Président. — Il vaudrait mieux supprimer entièrement l'innovation. J'avais cru être plus complet en mettant le chargement et le déchargement dans les attributions du capitaine.

M. Powell. — Ne craignez-vous pas que les termes « civilement responsable des faits de l'équipage » ne soient un peu limitatifs ?

M. le Président. — Remarquez que le texte primitif, c'est-à-dire celui du projet de la Commission royale d'organisation, ne mentionnait que le capitaine; il ne parlait pas de l'équipage. C'est par voie d'interprétation de la loi que l'*équipage* a été ajouté par la jurisprudence; elle n'a pas jugé nécessaire qu'il fut mentionné; *a fortiori* pourrait-on supprimer le terme « *préposés* ».

Voyez-vous un inconvénient à ce que ce mot disparaisse du texte ?

M. Lyon-Caen. — On paraît craindre qu'en supprimant le mot « préposés » nous ne nous écartions de la jurisprudence. Si nous mettons « *du capitaine et de l'équipage* » nous n'avons plus l'air de rendre le capitaine responsable de tous les individus qu'il emploie.

M. Vrancken. — Je partage la manière de voir de M. Powell; je demande que le texte soit complété.

Nous sommes tous d'accord, je pense, pour dire que le propriétaire est responsable des faits de son capitaine, de son équipage, en un mot de tous ceux qu'il emploie.

M. le Président. — Parfaitement.

M. Vrancken. — C'est, en effet, l'équipage qui doit prendre possession de la marchandise.

J'estime donc que la rédaction : « *Il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office...* » est rationnelle et évite toute confusion.

M. le Président. — La proposition de M. Vrancken est donc celle-ci :

« ... et des préposés qui en font l'office » au lieu de « et de ses préposés ».

En un mot l'équipage temporaire vient s'ajouter à l'équipage permanent.

— La proposition est adoptée.

M. le Président. — Avant de statuer sur la proposition additionnelle de M. Lebano, nous pourrions discuter les six alinéas du projet de la deuxième Commission et, après le vote, prendre une décision sur l'amendement proposé.

— Adhésion.

Les six alinéas du projet, successivement mis aux voix, sont adoptés par l'assemblée.

M. le Président. — Il nous reste à examiner l'amendement de M. Lebano et, éventuellement, à décider quelle place il conviendra de lui donner dans l'article 1er.

Je donne lecture de cet amendement, qui est ainsi conçu :

« La faculté d'abandon s'applique aussi au cas où la respon-
» sabilité du propriétaire de navire est encourue à raison de
» l'inexécution ou de l'exécution incomplète ou défectueuse d'un
» contrat conclu par lui-même, pourvu que l'exécution du contrat
» rentre dans les fonctions du capitaine. »

M. Vrancken. — Je crois que c'est après le deuxième alinéa que devrait se placer l'amendement de M. Lebano.

M. Autran. — J'en propose le renvoi à l'alinéa quatre.

—L'assemblée, consultée, adopte l'amendement de M. Lebano et décide de l'insérer à la suite de l'alinéa 2 de l'article 1er. Cet article est définitivement adopté dans les termes suivants :

« Art. 1er. Le propriétaire du navire est civilement respon-
» sable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés
» par lui dans l'exercice de ses fonctions; il est civilement
» responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font
» l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

» Il peut dans tous les cas, même à l'égard de l'État et des
» administrations publiques, s'affranchir de cette responsabilité
» par l'abandon du navire et du fret ou de leur valeur à la fin du
» voyage pendant lequel l'obligation est née.

» La faculté d'abandon s'applique aussi au cas où la responsa-
» bilité du propriétaire du navire est encourue à raison de l'inexé-
» cution ou de l'exécution incomplète ou défectueuse d'un contrat
» conclu par lui-même, pourvu que l'exécution du contrat rentre
» dans les fonctions du capitaine.

» Sont assimilés au fret le prix du passage et les indemnités
» auxquelles le navire a droit notamment pour abordage, assis-
» tance, avaries communes.

» L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre » l'assureur.

» Si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner outre » le navire une indemnité représentant la dépréciation survenue » depuis la fin du voyage.

» Le fret à abandonner est le fret brut du voyage en cours au » moment où l'obligation est née, sous déduction des salaires et » des vivres de l'équipage relatifs à ce voyage. »

Article 2.

Le propriétaire peut, aux mêmes conditions, se libérer envers l'État de toute dépense d'extraction ou de réparation, soit en cas de naufrage du navire dans les eaux intérieures, soit en cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port.

Discussion en commission.

Amendement de M. Jacobs :

Art. 2. — Le propriétaire peut, aux mêmes conditions, se libérer de toute dépense d'extraction en cas de naufrage du navire dans des eaux intérieures, *bassins, ports ou rades.*

M. Jacobs estime que cette disposition nouvelle, tirée de la loi française du 12 août 1885, pourrait utilement prendre place dans le projet de législation discuté par le Congrès.

M. Vrancken objecte que la rédaction de M. Jacobs est moins précise que celle de la Commission d'organisation; elle ne vise plus expressément l'*Etat*, et, dès lors, se pose la question de savoir si la faculté d'abandon pourra être exercée même vis-à-vis de toute autre autorité?

M. Jacobs répond qu'il n'y a pas lieu de prendre en considération la personnalité du créancier; il n'est pas nécessaire d'une disposition spéciale à l'Etat quand il ne s'agit que de réparations civiles. C'est ce que la cour de cassation de Belgique a décidé dans un cas où les réparations poursuivies étaient celles occasionnées par les avaries qu'une estacade avait subies.

M. Vrancken, à l'appui de son objection, rappelle qu'à Anvers il a été jugé que l'armateur ne pouvait se libérer par voie d'abandon en ce qui concerne les frais de relèvement encourus par application d'un règlement de police. Il convient donc de préciser et de dire, par exemple, *même à l'égard de l'Etat et des administrations publiques.*

M. Jacobs est d'avis que la formule proposée par M. Vrancken devrait plutôt trouver place à l'article 1er, alinéa 2, qui consacre le principe de la faculté d'abandon, et qu'il suffirait ensuite de rappeler ce principe à l'article 2 en termes généraux, en maintenant par exemple les mots « aux mêmes conditions ».

La disposition additionnelle à l'article 1er, alinéa 2, est adoptée; ainsi que la rédaction proposée par M. Jacobs pour l'article 2.

La discussion est ouverte sur un article 2*bis* proposé par M. Jacobs et qui est ainsi conçu :

ART. 2*bis*. — Le propriétaire qui fait abandon doit, préalablement, désintéresser les créanciers qui ont des privilèges ou hypothèques sur le navire ou le fret et qui conserveraient, nonobstant l'abandon, une action personnelle contre lui; il doit aussi provoquer la nomination, par la justice, d'un liquidateur chargé de recevoir l'objet de l'abandon et d'en répartir le produit entre les créanciers que l'abandon prive de leur recours contre le propriétaire personnellement. Aucun autre créancier ne participe à la répartition.

S'il y a contestation sur l'obligation personnelle du propriétaire, le liquidateur réserve, jusqu'après décision judiciaire rendue en dernier ressort, la part revenant à la créance dans le cas où l'abandon en libérerait le propriétaire du navire.

La nomination du liquidateur est publiée dans un journal de la localité où siège le tribunal qui l'a désigné. Aucune répartition n'est faite avant qu'il se soit écoulé un mois depuis cette publication. Est déchu de tout droit dans les répartitions faites le créancier qui n'a pas fait connaître sa créance au liquidateur avant ces répartitions.

M. JACOBS justifie sa proposition, dont l'objet est de délimiter, conformément à un arrêt de la cour d'appel de Bruxelles, les droits de chacune des trois catégories de créanciers, savoir : les créanciers chirographaires du propriétaire, les créanciers qui ont privilège sur le navire, et, enfin, ceux qui, outre leur privilège sur le navire, ont un recours personnel contre le propriétaire.

M. ASSER approuve, en principe, la proposition de M. Jacobs; aucune législation ne contient de dispositions sur cette matière. Mais la proposition doit-elle bien trouver place dans le projet de loi-type dont s'occupe le Congrès et ne convient-il pas mieux de réserver, à cet égard, la liberté des différents pays en se bornant à mentionner dans le rapport l'accueil favorable qu'y a fait la Commission?

M. JACOBS croit que la disposition proposée aurait plus de poids si elle était insérée dans le texte même du projet plutôt que dans le rapport qui l'accompagnera.

M. SPÉE appuie la proposition de M. Jacobs; il lui paraît utile d'arrêter législativement les droits des créanciers.

M. AUTRAN combat, au contraire, cette proposition; si le propriétaire du navire pour contracter un emprunt, hypothèque son navire — ce qui est son droit — il est évident qu'il n'agit ainsi que parce qu'il a besoin d'argent et qu'il n'en possède pas lui-même; mais que peu de temps après avoir contracté cet emprunt, qui dénote son défaut de ressources personnelles, il vienne à éprouver un sinistre, il est certain qu'il ne lui sera plus possible de se procurer l'argent nécessaire pour dégager son navire et désintéresser son prêteur avant de faire abandon.

La Commission décide de ne pas insérer dans le projet de loi-type

la résolution proposée par M. Jacobs, sous l'article 2*bis*, mais elle émet le vœu de voir cette proposition reproduite dans le texte du rapport qui accompagnera le projet de loi-type, et ce à titre de *desideratum* qu'il serait utile de faire adopter par toutes les législations.

Elle décide de surseoir à la discussion de l'article 3 du projet de la Commission d'organisation et de donner la priorité aux questions traitées à l'article 4, en lui donnant la place et le numéro de l'article 3.

La 2e et la 3e Commissions réunies discuteront dans une séance commune ultérieure les clauses d'irresponsabilité qui forment l'objet de l'article 3 primitif du paragraphe 4, et qui sont en étroite relation avec les contrats d'affrètement (§ 5) dont est saisie la 3e Commission.

Discussion en assemblée générale.

M. Maeterlinck, rapporteur. — La Commission propose d'étendre la faculté d'abandon, même à l'égard de l'État et des administrations publiques, notamment pour les dépenses d'extraction, en cas de naufrage dans les eaux intérieures, bassins, ports ou rades.

Notre honorable président, M. Jacobs, a présenté, par voie d'amendement au projet de la Commission royale, une disposition organisant, en quelque sorte, la procédure de l'abandon du navire. La Commission, tout en approuvant pleinement les mesures proposées, a pensé qu'il n'y a pas lieu de comprendre une disposition de ce genre dans le projet de loi uniforme que nous élaborons.

—L'article 2 proposé par la seconde Commission est adopté sans discussion. Il est ainsi conçu :

« Art. 2. Le propriétaire peut, aux mêmes conditions, se libérer
» de toute dépense d'extraction en cas de naufrage du navire dans
» des eaux intérieures, bassins, ports ou rades. »

Article 3 (4 du projet).

Le propriétaire du navire est responsable des fautes du pilote, à moins que la loi ne lui impose l'obligation de prendre un pilote à bord et de lui abandonner la direction du navire.

Discussion en commission.

Amendement de M. Jacobs.

» Le propriétaire du navire est responsable des fautes du pilote, à moins
» que la loi ne lui impose l'obligation de prendre un pilote à bord et de lui
» abandonner la direction du navire.

» En cas de remorque, le propriétaire du navire dont le capitaine a
» la direction est civilement responsable des fautes commises par les
» équipages des autres navires pendant qu'ils sont sous la direction com-
» mune.

» L'abandon du navire et du fret le libère de ces responsabilités. »

La Chambre de commerce de Hambourg a demandé la suppression pure et simple de toute résolution.

M. Ulrich formule un projet ainsi conçu :

Le propriétaire du navire est responsable des fautes du pilote.

Toutefois, lorsque la loi lui impose l'obligation de prendre un pilote à bord et d'abandonner à celui-ci la direction du navire, le propriétaire est libéré de la responsabilité résultant de dommages occasionnés par le pilote obligatoire pendant que celui-ci a dirigé le navire, *à condition que l'équipage ait rempli les obligations qui lui incombent.*

En cas de remorque, les navires remorqueur et remorqué sont considérés comme un seul navire et les propriétaires de ces navires sont solidairement responsables, vis-à-vis des tiers, des fautes commises par leur équipage.

L'abandon du navire et du fret les libère de leur responsabilité.

M. Jacobs, à l'appui de l'alinéa 1er de l'article, fait observer que ni en France, ni en Belgique, ni dans la plupart des autres pays, le capitaine du navire n'abandonne au pilote la direction du navire. Toutefois, certaines législations, telles que celles de l'Angleterre et de l'Allemagne, investissant le pilote du commandement exclusif du navire, il convient, en pareil cas, de soustraire le propriétaire du navire à la responsabilité d'actes auxquels, en vertu d'une prescription impérative de la loi, l'autorité et la volonté du capitaine sont restées étrangères.

M. Ulrich signale une hypothèse à laquelle répond son amendement : il peut se faire dans le cas où la législation d'un pays investit le pilote obligatoire de la direction du navire à l'exclusion du capitaine, qu'un accident survenant, il y ait eu non seulement faute du pilote, mais aussi faute de l'équipage ou du capitaine ; par exemple, le pilote étant manifestement ivre, le capitaine lui abandonne néanmoins le commandement. La rédaction proposée par M. Jacobs semble exclure la responsabilité du propriétaire du navire même dans une pareille hypothèse.

M. Jacobs répond que telle n'est pas son intention et que le principe de la responsabilité du propriétaire, du chef des faits de l'équipage, reste toujours sauf.

M. Ch. Lejeune confirme cette observation et fait remarquer qu'en Angleterre, où le pilote obligatoire est entièrement substitué au capitaine, en cas de faute de l'équipage, on décide toujours dans le sens indiqué par M. Jacobs.

M. Ulrich, en présence de ces explications, retire la première partie de son amendement.

La Commission adopte le 1er alinéa de la résolution proposée par M. Jacobs.

M. ULRICH présente les considérations suivantes à l'appui de la 2e partie de son amendement relative au remorquage.

Lorsqu'un navire est remorqué par un autre et qu'il y a avarie au cours du remorquage, la question de responsabilité est souvent difficile à résoudre, attendu que l'on ne peut pas toujours décider qui, dans un cas donné, doit supporter les conséquences d'une faute commise par l'équipage du remorqueur ou par celui du navire remorqué. Les deux navires ont un équipage distinct, et l'on serait tenté de dire que l'armateur de chaque navire séparément porte la responsabilité de son navire. En effet, la jurisprudence française a reconnu ce principe. Il a été décidé, plusieurs fois en France, que, lorsque le remorqueur, à la suite d'une faute de son équipage, a abordé un autre navire, l'armateur du remorqueur doit rembourser le dommage occasionné à l'autre navire. Il a été décidé ensuite en France que, dans le cas où le navire remorqué causerait des avaries par abordage à un troisième navire, sans qu'il y ait faute du remorqueur, l'armateur du navire remorqué aurait à supporter le sinistre et à indemniser le navire abordé si la faute incombait à son équipage. Mais il est à remarquer que, dans un remorquage, le remorqueur est seul actif : c'est lui qui fait avancer, tandis que le navire remorqué, qui a renoncé volontairement à ses propres moyens de transport, est plutôt passif.

L'équité exige donc que lorsque, par la faute du remorqueur, il a été donné au navire remorqué une direction telle que ce dernier devait causer des avaries à un troisième navire, malgré tous les efforts de l'équipage du navire remorqué pour éviter l'abordage, l'armateur du remorqueur rembourse le dommage, bien que ce soit réellement le navire remorqué qui a abordé l'autre navire. Dans ce cas la faute incombe uniquement au remorqueur. La jurisprudence française s'est prononcée d'ailleurs en ce sens.

Une opinion tout à fait différente, admise en Angleterre et en Allemagne, consiste à dire : Il est vrai que les deux navires ont deux équipages distincts; mais le remorqueur et le navire remorqué se sont associés dans un but déterminé; ils sont réunis dans un *train de remorque* et ils forment pour ainsi dire un seul navire dont les moyens d'impulsion se trouvent à bord du remorqueur, tandis que la direction (*governing power*) est laissée au navire remorqué. Les deux équipages doivent donc être considérés par les tiers comme un seul équipage commun : l'équipage du train de remorque. Causent-ils un sinistre, c'est au train de remorque qu'il faut s'en prendre, et les deux navires en auront à supporter les conséquences. Il importe peu, dans ce cas, que ce soit l'équipage du remorqueur, ou celui du navire remorqué, ou encore tous les deux qui aient commis la faute.

Une troisième opinion a été formulée aux débats par M. Jacobs consistant — sauf erreur sur le sens de son amendement — à dire qu'on devra, dans chaque cas, rechercher qui a eu la *direction* de l'entreprise. Par direction on ne devra évidemment pas entendre l'itinéraire, la route que le train de remorque devait parcourir, mais bien le commandement de l'entreprise proprement dit. M. Jacobs a en vue deux cas : dans le premier le navire remorqué ayant engagé un remorqueur à son service (*servant*

en anglais) *a mis à bord du remorqueur quelqu'un pour indiquer la route et les manœuvres;* si, dans ce cas, le remorqueur aborde un autre navire par la faute de son équipage, l'armateur du navire remorqué sera néanmoins responsable du dommage. Mais puisque dans le cas dont il s'agit l'armateur du navire abordé aura *ipso jure* son recours contre le remorqueur, qui est en faute — recours qu'on ne peut pas faire disparaître par le contrat auquel ont souscrit le remorqueur et le navire remorqué — il s'ensuit que les deux navires restent responsables.

Le second cas visé par M. Jacobs est celui d'un remorqueur *qui a pris la direction de l'entreprise*, tandis que l'équipage du navire remorqué a occasionné le sinistre. D'après la proposition de M. Jacobs le remorqueur serait responsable. D'après une jurisprudence constante et généralement admise, le sinistré garde son recours contre celui qui a causé le dommage. De même que dans le premier cas les deux armateurs seraient donc responsables.

La proposition de M. Jacobs consacre donc indirectement le principe anglo-allemand.

M. Ulrich est d'avis que la portée de la proposition ressortirait mieux de la formule suivante :

» En cas de remorque, les navires remorqueur et remorqué sont consi-
» dérés comme un seul navire, et les propriétaires de ces navires sont
» solidairement responsables des fautes commises par leur équipage. »

M. Jacobs répond qu'il ne faut prendre *a priori* ni l'une ni l'autre des deux hypothèses par lesquelles M. Ulrich traduit la portée de la résolution proposée; c'est une question de fait qui doit être abandonnée à l'appréciation des tribunaux. La seule déduction qu'il y ait lieu de tirer de la proposition est celle-ci : entre un navire remorqué et le remorqueur existe un rapport de subordination; suivant les circonstances celui-ci peut se produire, entre les deux navires, dans un sens ou dans l'autre et *la responsabilité du propriétaire* de celui des navires dont le capitaine a assumé la direction de la remorque implique seulement *la responsabilité du dommage causé par l'accident.*

M. Maeterlinck propose de laisser la décision de la question à la législation de chaque pays.

M. Jacobs, sans insister pour le maintien de la résolution qu'il propose, croit cependant que sa disparition ne devrait pas entraîner celle de la disposition finale de son projet; elle contient, en effet, l'application au pilotage et au remorquage du principe bienfaisant de l'abandon et, au point de vue d'une loi-type, que la Section de Droit Maritime s'est donné pour mission de formuler, il serait utile d'étendre la faculté d'abandon même au cas où la faute est imputable à un navire autre que celui par lequel l'avarie a été matériellement produite, c'est-à-dire au remorqueur; il ne faut pas qu'on puisse refuser la faculté d'abandon sous le prétexte que l'accident aurait été commis par le remorqueur.

— *Adhésion.*

MM. Maeterlinck et Autran formulent un projet de résolution dans

le sens qu'indique M. Jacobs; et l'article 3 est adopté dans les termes suivants :

« ART. 3 (4 du projet). Le propriétaire du navire est responsable des » fautes du pilote, à moins que la loi ne lui impose l'obligation de » prendre un pilote à bord et de lui abandonner la direction du navire.

» Le propriétaire du navire a la faculté de se libérer par l'abandon des » responsabilités résultant des fautes du pilote.

» La libération par l'abandon du navire et du fret s'applique aux res» ponsabilités pouvant être encourues par un fait de remorque. »

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous abordons l'examen de l'alinéa 1er de l'art. 3 (4 du projet).

M. MAETERLINCK, rapporteur. — La Commission vous propose de résoudre la question controversée de la responsabilité du capitaine quand il se trouve un pilote à bord.

Diverses législations (1) laissent une certaine latitude au capitaine pour prendre ou ne pas prendre un pilote.

D'autres, au contraire, imposent un pilote (*compulsory pilotage*). Parmi ces dernières législations, il faut encore distinguer entre celles qui, tout en imposant de prendre un pilote, ne font de celui-ci que le conseiller du capitaine, et celles qui le considèrent comme conduisant effectivement le navire, comme c'est le cas pour les lois anglaise et allemande. (Merchant-Shipping Act, art. 388; Code de commerce allemand, art. 740).

Dans les deux premiers cas, le capitaine restera responsable des fautes du pilote, qui n'est en définitive que son subordonné, sauf toujours la libération par l'abandon. Dans le troisième cas, il est juste de décider, avec les lois anglaise et allemande, que le capitaine dont le navire s'est trouvé sous la conduite obligatoire d'un pilote lamaneur, et dont l'équipage a d'ailleurs rempli les obligations qui lui incombent, ne sera pas responsable du dommage provenant d'un abordage causé par la faute du pilote.

— Faut-il décider qu'entre navire remorqueur et navire remorqué il se forme un lien tel qu'ils soient solidairement responsables envers les tiers des fautes commises à bord de l'un d'eux? La Commission a cru prudent de ne pas résoudre cette question controversée, qui sera résolue par les tribunaux d'après les principes généraux et les circonstances.

(1) Code hollandais, art. 363; code norvégien, art. 23; code italien, art. 324.

Votre Commission a pensé qu'il serait utile de mentionner expressément que la libération par l'abandon du navire et du fret s'applique aux responsabilités pouvant être encourues à raison d'un fait de remorque, c'est-à-dire que l'abandon du navire et du fret sera libératoire, en tout état de cause, pour le propriétaire du navire, directeur de la manœuvre, que la faute provienne de l'équipage de son propre navire ou de l'autre équipage.

M. Wendt. — Je me permets de proposer de supprimer la seconde partie du premier alinéa de l'art. 3, à partir de : « à moins que la loi ne lui impose l'obligation de prendre un pilote, etc. » et de n'adopter que la première partie : « Le propriétaire du navire est responsable des fautes du pilote. » Voici pour quels motifs : Je ne puis admettre que la présence d'un pilote, que son emploi soit facultatif ou obligatoire, puisse dégager les officiers du bord, et, en dernier lieu, le propriétaire du navire de la responsabilité résultant des fautes du capitaine.

De tout temps, le pilote n'a été que le conseiller du capitaine, et son action se restreint, en pratique, à guider ce dernier dans les parages dangereux que son navire a à traverser et à l'assister dans la navigation dans les endroits difficiles, dont il connaît mieux que lui les particularités.

Dans beaucoup de cas, le pilote ne reste à bord que quelques heures ; la plupart du temps, il ne connaît donc que fort imparfaitement les qualités nautiques du navire qu'il est appelé à diriger, et il se peut même qu'il les ignore complètement.

Or, dans ces conditions, il me semble irrationnel d'admettre que le pilote soit *en mesure* d'assumer la direction suprême du navire, et je soutiens que le capitaine ne peut pas, en réalité, s'en désinvestir de telle manière qu'il devienne lui-même exempt de responsabilité à cet égard.

C'est pour cette raison que j'estime que ce serait un procédé dangereux que de maintenir au projet les mots que je propose de rayer. En adoptant le texte tel qu'il est présenté par la Commission, on laisserait, en effet, subsister, dans la loi-type qu'il s'agit de proposer, un état de choses mauvais, à mon avis, et on se bornerait simplement à changer sans améliorer.

M. Powell. — M. Wendt admet la première partie de la proposition, mais il repousse la seconde, parce qu'il est impossible, dit-il, d'abandonner à un pilote la conduite d'un navire dont les qualités nautiques sont beaucoup mieux connues des officiers du

bord que des pilotes. Il trouve irrationnel et mauvais qu'un code donne un pareil pouvoir au pilote. Or, nous sommes obligés de prendre en considération les conditions particulières que font les différents codes. Il faut donc prévoir le cas où le pilote sera dans la position énoncée à l'art. 3, al. 1er, c'est-à-dire investi de la direction exclusive du navire, et déterminer quelle sera, pour ce cas, la responsabilité du propriétaire du navire.

M. Clunet. — J'appuie la proposition de la Commission, parce qu'elle est conforme aux jurisprudences anglaise et allemande. Le pilotage est obligatoire; le navire qui entre dans un port ou une rade doit prendre un pilote. Dans la Tamise, lorsqu'un pilote anglais monte à bord du navire, c'est lui qui en prend la direction. S'il y a abordage, le propriétaire n'est pas responsable à cause de l'autorité suprême du pilote. En France, c'est le contraire : le pilote n'est que le conseiller du capitaine ; le propriétaire reste responsable, et c'est ce que la deuxième Commission demande de décider, à moins que le capitaine, l'homme de confiance du propriétaire, son préposé, soit désinvesti du commandement qu'il lui a confié.

J'ai encore présentes à la mémoire de récentes décisions de cours d'appel dans ce sens. La « *Thuringia* » étant entrée en collision avec un navire anglais dans le port de Curaçao, les propriétaires du navire allemand furent poursuivis par les armateurs anglais devant le tribunal de Hambourg, qui a déclaré que les propriétaires du navire n'étaient pas responsables, parce qu'il y avait à bord un pilote obligatoire qui avait la direction suprême du navire.

M. Wendt. — M. Clunet vient de faire remarquer que ce que j'avance ne s'accorde pas avec la législation anglaise.

Je sais parfaitement bien que le *Merchant Shipping Act*, de 1854, a créé un état de choses qui n'est pas en harmonie avec les idées que j'ai pris la liberté d'exprimer; mais je puis assurer à l'honorable préopinant que la législation en vigueur sur le pilotage obligatoire est considérée comme tellement anormale, même en haut lieu, que je n'ai aucun doute qu'on saisira la première occasion qui se présentera pour introduire une réforme radicale.

M. Sieveking. — J'appuie l'amendement de M. le Dr Wendt. On pourrait ajouter au texte proposé les mots : « même du pilote obligatoire. »

D'abord, au point de vue juridique, on pourrait dire, à l'appui de la proposition que je combats, que c'est parce que l'armateur ne

peut être responsable des actes *de celui qu'il n'a pas choisi*, que la législation allemande a admis cette non-responsabilité.

Mais je crois que c'est là une erreur et que le principe de la responsabilité ne repose point sur cette circonstance qu'on a eu la *faculté de choisir*. Si vous étudiez l'histoire du droit maritime, vous verrez que le principe de la responsabilité de l'armateur, limitée à la fortune de mer, provient d'un ancien principe consacré par le droit commun, à savoir : que la *chose* qui a causé un dommage doit en supporter les conséquences.

Ce n'est point parce que l'homme qui conduit le navire a commis une faute que l'armateur doit subir les conséquences de celle-ci. C'est le navire qui est en faute, c'est le navire qui est coupable d'abordage; donc, il est responsable.

Le principe de la responsabilité de l'armateur du chef des actes de *ceux qu'il a choisis* n'est pas fondé, car il n'a pas choisi l'équipage; c'est le capitaine qui le recrute lui-même, et ce serait une erreur que d'étendre les limites de la responsabilité en faisant valoir que l'armateur *a mal choisi* lorsqu'il a accepté *le capitaine qui a plus tard mal choisi l'équipage*.

De même, on ne peut pas déclarer l'armateur responsable de la négligence du capitaine par la seule raison qu'il l'a choisi. Il l'a choisi, en effet, le meilleur possible, car il aura pris le capitaine le plus habile, celui qui lui aura été le plus recommandé, et pourtant il est responsable!

C'est donc la preuve la plus claire que la responsabilité de l'armateur, du chef de la négligence du capitaine, n'est pas basée sur le principe de la responsabilité qu'encourt chacun pour ses propres actes.

Le principe est que l'armateur est responsable, à concurrence de sa fortune de mer, pour le navire qui a causé le dommage, indépendamment d'une erreur qui peut être quelquefois commise en choisissant le capitaine. Si cela est vrai, les mêmes principes doivent être admis pour les fautes du pilote, même quand le pilote est obligatoire.

M. Wendt s'est prononcé, il y a déjà bien des années, pour le principe que l'armateur doit être responsable des fautes du pilote obligatoire. Pour moi, qui ai vu nombre de cas, je puis dire que le principe de la législation allemande ne se recommande pas. Dans la pratique, cette distinction donne lieu à un grand nombre de difficultés.

Suffit-il, en effet, que le pilote obligatoire soit *à bord*, ou le pilote obligatoire doit-il avoir *expressément* accepté le commandement et privé, pour ainsi dire, le capitaine du sien?

Ensuite, que faudra-t-il entendre par pilote *obligatoire?* C'est une chose très difficile à décider. Est-ce le pilote que la législation des eaux intérieures impose au capitaine de prendre à bord sous peine de payer les droits de pilotage, ou bien est-ce celui que la législation oblige de prendre à bord sous peine d'amende?

Y aura-t-il pilote *obligatoire* quand le capitaine aura pu choisir entre un certain nombre de pilotes ?

Enfin, viendront les questions de fait en cas d'abordage. Par exemple, au moment de la collision le pilote se trouve sur le pont à côté du capitaine et délibère avec lui. Le pilote fait un commandement, le capitaine le répète, ou bien ne lui en oppose pas d'autre.

Qui sera responsable? Bref, les difficultés seront nombreuses.

Je crois bien que la proposition de la Commission tend à diminuer ces difficultés en statuant que l'exemption de l'armateur doit avoir lieu seulement si la loi lui impose l'obligation de prendre un pilote et de lui abandonner la direction du navire.

Mais je pourrais répondre qu'il est tout à fait inutile de mentionner une telle éventualité, car, s'il y a des législations qui disent qu'il faut prendre à bord un pilote, il n'y en a point qui disent qu'il est du devoir du capitaine d'abandonner la direction du navire au pilote.

Aucune législation ne sera assez peu raisonnable pour prescrire que le pilote obligatoire sera le commandant exclusif du navire, même s'il voulait en laisser la direction au capitaine, par le motif que ce dernier connaît mieux que lui les qualités de son navire. Aussi, suis-je d'avis qu'il serait plus juste de dire : « le propriétaire du navire est responsable des fautes du pilote obligatoire, aussi bien que des fautes de l'équipage. »

Je voudrais que la section adoptât ce principe, c'est-à-dire qu'elle décidât que l'armateur ne doit pas seulement être responsable des faits des personnes qu'il a choisies. Il faudrait sinon dire aussi qu'il doit être exempt de responsabilité du chef des fautes du capitaine imposé par le consul, et c'est ce qu'aucune législation, pas plus d'ailleurs que la deuxième Commission, n'a admis.

M. Ulrich. — Je me rallie entièrement à l'avis de MM. Wendt et Sieveking quant au fond de la question. Je suis aussi d'avis qu'il faut tenir le propriétaire du navire responsable des fautes du

pilote, même quand il est obligatoire; mais il me semble qu'il faut faire une distinction entre *pilote obligatoire* muni d'un certificat de l'autorité compétente, dont l'armateur reste *libre* de suivre ou non les conseils nautiques, et *pilote obligatoire* auquel l'armateur ou le capitaine est *obligé* d'abandonner la direction du navire.

Dans le premier cas, l'armateur reste responsable; dans le second cas, l'armateur ne supporte pas les conséquences d'une faute de ce pilote, si toutefois l'équipage a rempli les devoirs qui lui incombent. Il est bien entendu que dans ce second cas il s'agit d'une *obligation légale* pour l'armateur de confier au pilote *la direction* du navire. Je soutiens, en effet, que des lois de ce genre existent, et c'est à leurs auteurs que MM. Wendt et Sieveking doivent adresser leurs reproches.

Quant à moi, j'appuie le texte proposé par la deuxième Commission.

Je suis prêt, d'ailleurs, à engager tous les gouvernements à ne pas édicter de dispositions semblables à celle que vise l'article proposé. Mais, contrairement à ce que disait M. Sieveking, lorsqu'il affirmait qu'aucune loi ne statue dans le sens qu'indique l'article, je me rappelle qu'une collision ayant eu lieu dans une rade russe, les prescriptions en vigueur portaient que l'armateur était obligé de prendre un pilote et de lui confier en même temps la direction du navire.

M. Maeterlinck. — Nous avons fait en quelque sorte une avance aux législations anglaise et allemande en adoptant sur certains points leurs principes, et ce sont précisément les représentants de ces pays qui combattent notre projet !

MM. Wendt et Sieveking attaquent, en effet, la disposition en vertu de laquelle nous disons que le propriétaire du navire ne sera pas responsable des fautes du pilote si le dommage provient de la faute d'un pilote imposé par l'autorité et à qui il faille abandonner la direction du navire. M. Sieveking met en doute qu'il y ait des pays dans lesquels la loi oblige le capitaine à abandonner le commandement du navire dans certaines occasions à un pilote. Il ne peut pas croire qu'il y ait des lois aussi déraisonnables; mais l'art. 740 de la loi allemande prévoit pourtant ce cas. Or, je ne puis croire que le code allemand prévoit un cas impossible à rencontrer.

En Angleterre tout au moins, et dans certaines possessions britanniques, quand le pilote est à bord et quand il est dans les bornes

de sa juridiction, c'est le pilote qui a le commandement effectif du navire.

On a dit aussi que ce que nous proposons n'est pas exact.

Je prends le cas d'abordage entre deux navires, dont l'un a un pilote à bord.

Le navire abordeur est complètement en faute, mais il est démontré que la faute a été commise par le pilote qui avait seul dirigé le navire, en vertu de la loi du lieu de pilotage.

Dira-t-on qu'en cas de faute uniquement imputable au pilote imposé par acte du prince ce sera néanmoins la responsabilité du propriétaire du navire qui sera en jeu ?

Mais en vertu de toutes les législations, je crois, l'action de l'abordage est basée sur une faute. Du moment où l'on veut forcer quelqu'un à payer une indemnité à raison de l'abordage, il faut établir sa faute.

Et vous voudriez faire payer l'armateur pour la faute d'un autre!

La jurisprudence allemande dit que, quand le pilote est mis à bord par le gouvernement et qu'il commet une faute alors que le capitaine n'a pas le droit de l'empêcher de la commettre, c'est un *cas fortuit*. C'est une jurisprudence que j'approuve absolument.

Je crois que nous pourrions réaliser autrement la proposition de MM. Wendt et Sieveking, en prenant une résolution consistant à inviter les gouvernements à ne plus inscrire dans leur législation une disposition qui donnerait au pilote la direction du navire alors même que le capitaine se trouve à côté de lui.

M. Hindenburg. — Le projet de loi maritime norvégienne, après avoir dit d'abord au 1er alinéa du n° 10 :

» Le propriétaire est tenu, à raison du navire et du fret, de tout
» dommage causé par le capitaine ou quelqu'un de l'équipage, par
» suite de fautes ou négligences dans le service. »

dit ensuite, dans le 2e alinéa :

» Il en est de même si, de la même manière, des dommages ont
» été causés par quelqu'un qui, sans appartenir à l'équipage, exé-
» cute des travaux au service du navire. »

Cette rédaction a été adoptée pour exprimer de la manière la plus nette que, quand même il y aurait faute de la part du pilote, l'armateur du navire doit être néanmoins responsable; c'est le *navire* qui est en cause, peu importe par la faute de qui.

M. le Président. — Je propose, conformément à l'amendement déposé par M. Sieveking, de dire que le propriétaire du navire sera

responsable des fautes du pilote, même quand le pilote serait obligatoire, bien entendu dans le sens restreint du mot. Nous pourrions nous en tenir là, puisqu'il est entendu que nous considérons comme inadmissible l'insertion dans une loi-type d'une disposition imposant au capitaine l'abandon de la direction de son navire au pilote.

M. Duguit. — Je propose la suppression pure et simple de la fin de l'alinéa, à partir des mots *à moins*, et de dire par conséquent : « Le propriétaire du navire est responsable des fautes du pilote. »

— Adhésion.

M. Ulrich. — Il reste donc bien entendu que, si la loi impose de prendre un pilote et de lui abandonner la direction du navire, cela ne constitue pas un fait pouvant aggraver la situation du propriétaire du navire?

M. Autran. — Au contraire

M. le Président. — Je crois que, dans l'intention de la majorité de l'assemblée, une législation-type doit ne pas prescrire au capitaine d'abandonner au pilote le commandement exclusif du navire.

M. Powell. — Je voudrais appeler votre attention sur le danger qu'il y aurait à laisser subsister l'art. 3 sans énoncer expressément ce *desideratum* : que le pilote ne doit jamais avoir la direction absolue du navire.

M. Lyon-Caen. — Il semble impossible de régler les questions de pilotage qui sont des questions de police intérieure; il conviendrait de les réserver.

M. le Président. — Je crois que nous pourrions supprimer, en effet, le 1er alinéa et nous borner aux deux alinéas suivants, car notre intention est seulement d'apporter une extension à la faculté d'abandon.

M. Wendt. — Ma proposition était précisément de supprimer les derniers mots de l'alinéa depuis : « à moins », comme l'a demandé M. Duguit.

M. le Président. — C'est, en effet, la proposition de M. Wendt que M. Duguit a reprise. Nous n'avons pas entendu décider que le propriétaire serait responsable des fautes du pilote dans le cas où la direction du navire serait obligatoirement abandonnée à celui-ci.

Le vote a eu pour portée d'indiquer que la direction exclusive ne doit pas être abandonnée au pilote et que, *dans ces conditions*, la responsabilité doit incomber tout entière au navire.

M. Sieveking. — Tel ne peut être le sens de la proposition, car lorsqu'on dit : « le propriétaire est responsable des fautes du pilote, » cela s'applique à tous les cas, même à celui où le pilote est obligatoire.

M. le Président. — Entendez-vous soumettre à l'assemblée la question de savoir si la faute du pilote à qui l'on *doit* abandonner la direction exclusive du navire, engage ou non la responsabilité du propriétaire ?

M. Sieveking. — Je crois qu'il n'y a pas de législation qui parle de l'*obligation d'abandonner la direction exclusive du navire*. On ne connaît que les mots « pilote » et « pilote obligatoire ». Voici comment la question doit être posée : L'armateur doit-il être déclaré responsable des fautes du pilote obligatoire, oui ou non ?

M. le Président. — Il paraît donc y avoir divergence sur ce que dit la loi allemande à cet égard; car, d'après ce que nous avons entendu précédemment, elle contiendrait, au contraire, une disposition qui consacre la distinction proposée.

M. Sieveking. — La loi allemande dit que l'armateur n'est pas responsable pour la négligence du pilote obligatoire. Elle suppose toujours que l'équipage a rempli son devoir, et elle ne distingue pas si l'on a abandonné ou non la direction du navire au pilote obligatoire.

M. Wendt. — Il me semble que conformément au principe que je me suis efforcé d'établir, à savoir : que le pilote ne fait qu'aider l'officier du bord, celui-ci peut donc, suivant qu'il le juge opportun, suivre ou non ses conseils. Le propriétaire du navire restera tout aussi bien responsable des conséquences des fautes du pilote, que de celles de tout officier ou membre de l'équipage.

M. Danjon. — Je demande la parole pour une motion d'ordre. J'ai fait partie de la majorité qui a voté la proposition de M. Duguit, c'est-à-dire la suppression du passage final du projet dans lequel est faite la distinction. Mon but était d'empêcher qu'une discussion sur un point de droit maritime très délicat et très compliqué se prolongeât inutilement. Je demande donc qu'on n'aborde plus cette discussion, parce qu'il me semble que le vote est acquis.

M. le Président. — Je ferai remarquer cependant que ce vote a porté sur un malentendu résultant de l'existence affirmée, puis déniée, d'un texte de loi allemand. Le plus sage ne serait-il pas de donner satisfaction aux deux opinions en présence en constatant que personne n'admet qu'une législation puisse édicter la respon-

sabilité du propriétaire de navire, quand la direction du navire est obligatoirement remise au pilote, à l'exclusion du capitaine? Nous pourrions alors nous en tenir exclusivement aux deux derniers alinéas du projet de la seconde Commission, et dire que, lorsque la responsabilité du propriétaire est engagée par les fautes du pilote ou par un fait de remorque, il peut s'en décharger par l'abandon.

— Cette proposition est adoptée et le texte de l'article 3 est arrêté en ces termes :

« Art. 3. Le propriétaire du navire a la faculté de se libérer » par l'abandon des responsabilités résultant des fautes du pilote.

» La libération par l'abandon du navire et du fret s'applique » aux responsabilités pouvant être encourues par un fait de » remorque. »

Article 4 (3 du projet).

Il est interdit au propriétaire du navire de s'exonérer, vis-à-vis des affréteurs, des chargeurs et de leurs ayants droit, par une stipulation conventionnelle, de la responsabilité civile des actes de ses préposés, lorsque ces actes rentrent dans l'une des catégories suivantes :

A. Les actes de nature à compromettre le parfait état de navigabilité du navire ;

B. L'arrimage, la garde, le maniement ou la délivrance de la cargaison ;

C. Les actes ou négligences ayant le caractère de la faute lourde.

C'est au propriétaire du navire à prouver que le dommage est le résultat d'un cas fortuit ou d'une faute légère.

Il peut s'affranchir conventionnellement, vis-à-vis des affréteurs, des chargeurs et de leurs ayants droit, de toute responsabilité civile, à raison des faits ou engagements du capitaine qu'il n'a pas choisi et des préposés engagés par ce capitaine, à moins qu'il n'ait, avant le fait ou l'engagement, ratifié le choix.

DISCUSSION EN COMMISSION (2e ET 3e COMMISSIONS RÉUNIES).

Les amendements suivants sont formulés par :

M. LYON-CAEN. — § final. *Il est exempt de toute responsabilité* à raison des faits ou engagements du capitaine qu'il n'a pas choisi et des préposés engagés par ce capitaine, à moins qu'il n'ait ratifié le choix *du consul*.

M. LYON-CAEN propose de résoudre la question de savoir si le propriétaire ou le capitaine peut s'exonérer des conséquences de sa faute personnelle.

M. MOLENGRAAF. — Indiquer que l'armateur est responsable de tout dommage souffert par les marchandises, à moins qu'il ne prouve la force majeure, le vice propre ou la faute du chargeur.

Supprimer le littera *C*.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE HAMBOURG :

Supprimer le littera *C* et les deux alinéas suivants.

M. DANJON. — Art. 4. Le fréteur et le capitaine sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent que le dommage a été causé par cas fortuit ou force majeure, ou par le vice propre de la chose, ou par la faute du chargeur.

ART. 4*bis*. Toute convention ou clause par laquelle le fréteur ou le capitaine déclineraient la responsabilité de leurs *faits personnels* ou des *faits de leurs préposés*, est non avenue, si elle n'a pas été *acceptée en connaissance de cause* par les affréteurs ou chargeurs.

Il est interdit de stipuler la non-responsabilité des actes ou négligences ayant le caractère de *faute intentionnelle* ou *lourde*.

Sont considérés comme constituant toujours des fautes lourdes :

A. Les actes de nature à compromettre le *parfait état de navigabilité* du navire ;

B. Les fautes commises dans l'*arrimage*, la *garde* et la *délivrance* de la cargaison.

C'est au fréteur ou au capitaine qui invoque une clause de non-responsabilité de prouver que la faute relevée contre lui est légère.

Art. 4*ter*. Le fréteur est exempt (le reste comme dans l'amendement de M. Lyon-Caen).

M. ULRICH. — Vu l'interprétation différente donnée aux termes *parfait état de navigabilité du navire*, dans les législations française, belge et allemande, et consistant :

1° En droit allemand, à ne comprendre, sous le terme *Seetüchtigkeit des Schiffes*, que le bon conditionnement de la coque et des agrès ou apparaux ;

2° En droit français et belge, à comprendre sous le terme de « parfait état de navigabilité du navire » :

a) Le bon conditionnement de la coque, agrès ou apparaux (comme en Allemagne), mais en outre les conditions suivantes :

b) Que le navire n'ait pas de surcharge ;

c) Qu'il soit pourvu du lest approprié et suffisant ;

d) Qu'il soit bien équipé ;

e) Qu'il soit bien armé et avitaillé;

f) Qu'il soit muni des papiers de bord nécessaires.

Je propose d'ajouter à l'article 4, sub litt. *A*, une énumération expliquant en détail ce qui constitue le parfait état de navigabilité, pour empêcher plus tard une divergence d'opinion de se produire lorsqu'il s'agira d'appliquer la loi.

M. Vrancken fait observer que du texte proposé par la Commission d'organisation résulte une conséquence qui ne se dégage toutefois que d'une façon *implicite*, savoir : que la *responsabilité* qui grève l'armement constitue la *règle*, mais qu'à cette règle il est permis de déroger conventionnellement. Aux termes d'une jurisprudence unanime, les clauses dérogatoires à la règle de la responsabilité de l'armateur ne sont point nulles; devenues la loi des parties par leur mutuel consentement, elles doivent sortir leurs effets. Le chargeur averti de ce qu'aucun recours ne lui est laissé contre l'armateur dans le cas où le capitaine commettrait *certaines fautes* ne peut s'en prendre qu'à lui-même d'avoir souscrit un connaissement consacrant une dérogation au principe de la responsabilité de l'armateur. Ce principe n'exclut point celui de la liberté des conventions, et il doit donc être permis de s'exonérer de fautes qui, dans le silence des parties, pèseraient sur l'armement. Toutefois, certaines exceptions ont dû être apportées à cette faculté d'exonération conventionnelle dans des cas où il a paru indispensable de consacrer la responsabilité absolue de l'armateur, notamment quand la vie de l'équipage ou des passagers est en jeu.

M. Powell estime qu'avant d'aborder l'examen des divers projets dont la deuxième Commission est saisie on pourrait utilement ouvrir une discussion générale sur les principes mêmes engagés dans ces textes.

— *Adhésion.*

M. Powell en sa qualité de délégué de la chambre de commerce de Rouen, fait part à la deuxième Commission du mandat qu'il a reçu de cette chambre de protester au sein du Congrès contre les tendances actuelles qui admettent, dans une mesure de plus en plus étendue, la validité des clauses d'irresponsabilité inscrites dans les connaissements. M. Powell ne se fait pas d'illusions sur les chances qu'il peut avoir de rallier à l'opinion de la chambre de commerce de Rouen, opinion qui est aussi la sienne, la majorité des membres de la Commission et, en conséquence, il lui paraît inutile de provoquer un vote; mais l'accomplissement de son mandat lui impose comme devoir de réclamer la mention au procès-verbal des protestations énergiques qu'il a pour mission d'élever contre la liberté excessive des conventions; il lui paraît d'ailleurs indispensable, eu égard à l'importance pratique des intérêts engagés dans la question, que la constatation qu'il réclame soit faite.

M. Vrancken pense qu'il serait dans une large mesure fait droit aux protestations dont M. Powell est l'organe si l'on prenait comme base de la discussion la première partie du texte des résolutions adoptées en 1885 par le Congrès d'Anvers. La rédaction actuellement proposée par la Commission d'organisation n'affirme pas en termes exprès la responsabilité des propriétaires de navires vis-à-vis des chargeurs; elle ne stipule en effet

que l'interdiction des clauses d'irresponsabilité dans certains cas qu'elle spécifie, la liberté, la validité des conventions dérogatoires à la responsabilité restant donc entières dans tous les autres cas. Mais le projet reste muet en ce qui concerne le principe même de la responsabilité du propriétaire de navire, principe dont l'affirmation devrait être préalable à l'admission des clauses dérogatoires qui lui portent atteinte et *a fortiori* à l'énumération des cas exceptionnels où les dérogations au principe ne sont pas admises. C'est une critique à laquelle échappe la résolution votée en 1885, puisqu'elle est conçue dans les termes suivants : *Les propriétaires de navires* SONT CIVILEMENT RESPONSABLES *vis-à-vis des affréteurs et chargeurs... Il est néanmoins* LOISIBLE... DE DÉROGER..., *sauf les* EXCEPTIONS *ci-après...*

M. POWELL insiste en faisant observer que sa critique porte plus loin et qu'elle va même à l'encontre de toute la jurisprudence. Il considère comme déplorable de déplacer sans raison, comme on le fait, les responsabilités qui *à raison de la profession* d'un individu devraient peser sur lui et non sur des individualités *étrangères à cette profession*. C'est le propriétaire du moyen de convoyage qui devrait supporter les responsabilités procédant ou naissant en quelque sorte de ce moyen de convoyage. A raison des risques maritimes on pourrait, il est vrai, user d'une certaine tolérance en ce qui concerne l'admission de clauses d'exonération à déterminer.

Mais admettre leur validité *en principe* revient à détruire la base même du contrat de transport. Le transport maritime jouit déjà d'une faveur exceptionnelle et considérable par la *limitation de la responsabilité* à la fortune de mer. Ira-t-on plus loin encore et, après avoir proclamé le principe de la responsabilité du propriétaire de navires, veut-on le rendre en fait absolument illusoire, en accordant à celui qui, dans un but de lucre, exerce l'industrie du transport maritime, la faculté de se soustraire à la responsabilité lui incombant, *en principe* seulement, pour les faits de gens préposés *par lui* à son industrie? Poussée à ce point la liberté des conventions sera en réalité édictée exclusivement *contre* les intérêts des *chargeurs*; on ne tient pas compte suffisamment de ce que la raison d'être du transport maritime c'est le chargement lui-même, et qu'à ce titre il devrait être favorisé et non pas sacrifié. Si encore il y avait libre concurrence, le capitaine, auquel le chargement sera confié sans recours possible contre l'armateur, pourrait-il être choisi ou agréé après que ses aptitudes et ses capacités auraient été discutées.

Mais l'établissement de lignes régulières, le tonnage considérable des steamers au chargement desquels un très grand nombre de chargeurs ne participent chacun que dans une proportion relativement minime, s'opposent à ce qu'un libre choix du capitaine puisse être exercé par les chargeurs. M. Powell signale encore le cas de collusion : par exemple des connaissements constatant un chargement d'indigo en telle quantité mais *marques inconnues* ayant été signés, un accident survient donnant lieu à un règlement d'avaries, à dispache, et l'on constate que le chargement consiste en cachou. Dira-t-on : « c'est un risque couvert par l'assurance »? Mais en pareil cas la base même de l'assurance disparaît, et on en arrive à cette

conséquence que la responsabilité du capitaine subsiste *seule*.

Au surplus, on pourrait se contenter de répondre que l'assurance n'est qu'un contrat parallèle, accessoire au contrat de transport ; qu'il peut même ne pas exister, le chargeur n'étant point forcé de contracter une assurance; avec elle disparaît donc l'argument qu'on en tire en faveur de l'irresponsabilité du propriétaire de navires.

MM. COUPERY et DE QUERHOENT, parlant en leur qualité de délégués de la chambre de commerce du Havre, appuient les observations formulées par M. Powell, ils ne peuvent admettre la validité des clauses d'exonération inscrites dans les connaissements, sauf en ce qui concerne les *fautes nautiques*, conformément à la thèse qu'ils ont déjà fait valoir au Congrès d'Anvers en 1885. A titre de démonstration de la situation faite aux chargeurs, ils communiquent à la Commission une traduction de la formule de connaissement envoyée à la chambre de commerce du Havre par l'association des armateurs anglais. Cette formule, qui est toute en faveur des armateurs, est celle imposée pour les transports de coton pendant la campagne de 1888; or, la coalition des transporteurs anglais a monopolisé, à un quart près, ces transports de coton. Dans ces conditions, la faculté des chargeurs de discuter les clauses draconiennes de cette formule de connaissement disparaît en fait, et on ne peut reconnaître aux clauses dont s'agit le caractère de stipulations *librement consenties*.

M. ULRICH s'associe également aux considérations développées par M. Powell.

Il est donné acte des observations qui précèdent à leurs auteurs.

La discussion est ouverte sur l'alinéa 1er du projet de résolution formulé par la Commission d'organisation.

M. MOLENGRAAF justifie son amendement en faisant observer qu'avant de discuter les exceptions dont parle le projet, il conviendrait d'aborder le principe même de la responsabilité, dont il n'est nulle part fait mention; qu'on commence donc par l'affirmer.

M. VRANCKEN rappelle que c'est précisément dans cet ordre d'idées que, pour faire droit aux observations présentées par M. Powell en cours de discussion générale, il proposait de prendre comme base des débats la première partie des résolutions adoptées au Congrès d'Anvers en 1885, relativement à la responsabilité des propriétaires de navires.

La deuxième Commission décide de soumettre également à la discussion le texte adopté par le Congrès d'Anvers et qui est ainsi conçu: (11 et 12 du questionnaire de 1885). *Les propriétaires de navires sont civilement responsables, vis-à-vis des affréteurs et chargeurs, des faits de leurs capitaines et de leurs préposés relatifs à la cargaison, à moins qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force majeure.*

Il est néanmoins loisible aux parties de déroger par des stipulations particulières à cette responsabilité, sauf les exceptions ci-après.

M. DANJON fait observer que l'amendement qu'il a proposé est conçu dans le sens qu'indiquait M. Molengraaf, mais que, d'après lui, sa formule a l'avantage d'être plus complète que celle adoptée par le Congrès d'Anvers.

M. VRANCKEN fait remarquer qu'en réalité le principe dont l'affirma-

tion est actuellement demandée a déjà été décrété par l'article 1er du § IV dont la deuxième Commission a arrêté les termes.

M. Danjon demande que lecture soit donnée aux deuxième et troisième Commissions réunies du texte adopté par la deuxième Commission et qui est ainsi conçu :

Art. 1er. *Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par lui dans l'exercice de ses fonctions; il est civilement responsable des faits de l'équipage et de ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions respectives, etc.*

M. Danjon fait observer que la disposition déjà votée vise uniquement la responsabilité du propriétaire *vis-à-vis des tiers;* tandis que la discussion actuelle porte sur la responsabilité qu'assume l'affréteur vis-à-vis d'*un contractant* envers lequel il se lie par un *contrat d'affrètement.* Il s'agit en réalité de responsabilités bien distinctes qui comme telles doivent être affirmées séparément : la première étant celle imposée au propriétaire du navire vis-à-vis des tiers qui traitent avec le capitaine, la seconde étant celle qui incombe au fréteur du navire envers le chargeur. C'est précisément la distinction dont l'amendement de M. Danjon tient compte.

M. Molengraaf insiste dans le même sens, en faisant valoir que le contrat d'affrètement peut être conclu non par le propriétaire du navire, mais par un fréteur.

M. Autran estime qu'il y a confusion dans le débat. Il ne s'agit pas, en effet, de discuter en ce moment la responsabilité *personnelle* du propriétaire, de l'armateur ou du fréteur à raison d'un contrat passé par l'un d'eux. La discussion ne doit porter que sur la responsabilité de *faits qui ne sont point commis par celui qui en est tenu.* Quant à la responsabilité des faits ou fautes *personnels* il ne peut être question de s'en affranchir par une clause d'exonération, et la jurisprudence a nettement distingué à cet égard en décrétant la nullité des clauses dérogatoires à cette responsabilité *personnelle.* Dans l'article 4 on s'occupe de la responsabilité des faits d'autrui et, à cet égard, il y a parfaite corrélation entre l'article 1er et l'article 4. C'est d'ailleurs dans cet ordre d'idées que s'explique la proposition formulée par M. Lyon-Caen en regard et à l'occasion de l'article 4 (3 du projet de la Commission d'organisation) de faire résoudre par le Congrès la question de savoir *si le propriétaire ou le capitaine peut s'exonérer des conséquences de sa faute personnelle?*

M. Danjon considère l'observation de M. Molengraaf comme fondée; il peut très bien se faire, on effet, que ce soit une autre personne que le propriétaire du navire qui frète ce dernier. Aucune confusion n'est faite par les auteurs de l'amendement ; mais comme des clauses d'irresponsabilité concernant des actes tels que ceux énumérés dans les exceptions qu'indique le projet ne peuvent trouver place que dans un *contrat d'affrètement,* logiquement il convient de viser ici la responsabilité du *fréteur* et non point celle du *propriétaire* du navire.

M. Autran fait observer qu'encore faut-il savoir de quelle personne il s'agit? Par exemple, un négociant d'Anvers affrete un navire à Londres pour le transport d'une certaine quantité de grains; celle-ci ne suffisant

pas à former un chargement complet, il cède de la place à bord du navire à un autre négociant; vis-à-vis de ce sous-locataire qui prend la place disponible il sera fréteur, tandis que vis-à-vis du propriétaire du navire il sera affréteur.

M. Danjon répond qu'actuellement, même dans l'hypothèse normale, la responsabilité pèse sur le propriétaire et non sur le fréteur.

M. Vrancken s'élève contre cette affirmation.

Après un débat dans lequel sont reproduites à nouveau la plupart des observations formulées ci-dessus, la discussion est portée sur la disposition finale de l'alinéa 1er de la résolution de 1885 : *à moins qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force majeure.*

M. Powell, visant l'amendement par lequel M. Molengraaf ajoute à la spécification de la force majeure celles du vice propre et de la faute du chargeur, fait observer que ces cas d'irresponsabilité de l'armateur avaient été mentionnés dans les propositions soumises au Congrès de 1885, mais qu'ils n'ont pas été maintenus dans le texte des résolutions parce qu'ils sont de droit commun (1).

MM. Ulrich et Molengraaf objectent que cette irresponsabilité n'est point reconnue dans tous les pays et que dès lors il ne serait pas inutile de la proclamer dans une loi-type destinée à des pays de législations différentes.

M. Picard estime également qu'il n'y aurait pas d'inconvénient à formuler expressément les cas d'irresponsabilité dont s'agit.

M. Ch. Lejeune fait observer qu'il ne voit pas à quel titre on pourrait rendre l'armateur responsable de la faute des chargeurs qui ne sont point ses préposés.

M. Autran. — On veut faire résulter du contrat d'affrètement que le fréteur doit rendre la marchandise en bon état.

M. Picard. — L'observation de M. Lejeune s'appliquait au texte d'Anvers, mais elle n'a plus la même portée appliquée au texte de M. Molengraaf.

La deuxième Commission décide d'adopter le texte des deux premiers alinéas de la résolution votée par le Congrès d'Anvers nos 11 et 12, sauf à mettre ce texte en rapport avec celui des exceptions énumérées dans le projet actuel de la Commission d'organisation.

M. Danjon se joint à MM. Powell, Coupery et de Querhoënt, pour demander ici une atténuation au principe de la liberté des conventions et de la validité des clauses d'exonération; c'est dans ce but qu'il propose l'adoption d'un amendement déclarant non avenues les clauses par lesquelles le fréteur ou le capitaine déclineraient la responsabilité de leurs faits personnels ou des faits de leurs préposés si elles n'ont pas été *acceptées en connaissance de cause* par les affréteurs ou chargeurs.

M. Picard fait remarquer qu'il n'est question que de la responsabilité indirecte du propriétaire encourue pour faits de ses préposés.

(1) *Actes du Congrès international de droit commercial d'Anvers* (1885). — Le procès-verbal de la séance du 1er octobre 1885, p. 180, constate que les membres du Congrès (Section de droit maritime) sont d'accord pour admettre que le vice propre de la marchandise et la faute de l'expéditeur déchargent l'armateur.

M. Danjon restreint son amendement en ce sens et supprime les mots *de leurs faits personnels*. Il justifie sa proposition en invoquant les procès et les difficultés de tous les jours auxquels donne lieu la pratique actuelle, qui consiste à faire souscrire aux chargeurs des connaissements dont le texte ne leur a pas été soumis en temps utile.

M. Vrancken estime que cette proposition pourrait être discutée après examen des exceptions à la faculté d'exonération reprises aux littera *A*, *B*, *C*.

La discussion est ouverte sur l'exception A concernant *les actes de nature à compromettre le parfait état de navigabilité du navire.*

M. Ulrich, à l'appui de l'amendement qu'il propose (v. texte p. 314) dans le but de préciser le sens des mots *parfait état de navigabilité*, invoque la diversité des interprétations qui leur sont données.

M. Molengraaf fait observer que, si en droit français le parfait état de navigabilité du navire implique la réunion des conditions qu'indique M. Ulrich, il faudrait trouver en allemand un terme équivalent.

M Ch. Lejeune estime qu'il serait dangereux d'insérer dans le texte de la loi-type l'énumération faite par M. Ulrich des conditions dont l'ensemble constitue, en droit français, le parfait état de navigabilité; cette énumération n'est, en effet, pas complète.

M. Ulrich consent à retirer son amendement pourvu qu'il soit constaté au procès-verbal que, de commun accord, on comprend par *parfait état de navigabilité du navire* tout ou moins les conditions visées par l'alinéa 2 de son amendement (voir ci-dessus, p. 314).

— *Adhésion.*

M. Vrancken rappelle que c'est une raison d'ordre public qui a fait introduire l'exception A dont le but est de sauvegarder l'existence même des navigateurs et des passagers; qu'en conséquence, il lui semble qu'il n'y a pas même lieu de discuter cette exception.

— *Adhésion.*

La discussion est ouverte sur l'exception B concernant *l'arrimage, la garde, le maniement ou la délivrance de la cargaison.*

M. de Querhoënt estime que cette énumération n'est pas complète; il appuie de préférence le texte adopté par le Congrès d'Anvers et qui est ainsi conçu : *Pour tous ceux qui auraient pour effet de causer des dommages par vice d'arrimage, défaut de soins, ou incomplète délivrance des marchandises confiées à leur garde.* Il fait remarquer que dans le texte actuel la mention du *défaut de soins* a disparu.

M. Gonse est d'avis, au contraire, que la nouvelle rédaction étant plus large que l'ancienne donne par là-même plus de garantie.

M. Powell demande des explications sur ce que la Commission d'organisation a voulu entendre par *maniement*, et s'il faut l'entendre des manipulations dont le chargement est l'occasion?

M. Gonse croit que ce terme doit s'entendre des déplacements que la marchandise peut avoir à subir en cours de voyage, les manipulations dont parle M. Powell étant plutôt comprises dans *l'arrimage.*

M. Picard représente le terme *maniement* comme comprenant dans l'esprit de la Commission toutes les opérations dont la marchandise peut

être l'objet depuis sa mise sous palans, en un mot tout ce qu'il est possible de faire. Il cite, à titre d'exemple, la nécessité de rapporter à la pelle un chargement de guano en vrac dont le déplacement, par suite de gros temps, compromet l'équilibre du navire.

M. Autran estime qu'une semblable déclaration est de nature à détruire tout ce qui a été dit jusqu'à présent quant à la faculté de s'exonérer par des clauses d'irresponsabilité.

M. Ch. Lejeune conclut de la discussion qui précède que dans tous les Congrès on s'est trouvé d'accord pour proclamer que les armateurs doivent être déclarés responsables du fait de leurs préposés pendant tout le temps que la marchandise est à leurs soins. Les armateurs ont d'ailleurs admis le principe, mais... ils ont omis jusqu'ici de l'introduire dans les clauses de leurs connaissements.

Le texte de l'exception B du projet de la Commission d'organisation est adopté.

La discussion est ouverte sur l'exception C concernant *les actes ou négligences ayant le caractère de la faute lourde.*

M. Molengraaf demande la suppression de cette disposition; il fait valoir que jusqu'ici le caractère licite des clauses d'irresponsabilité avait été universellement reconnu ; aujourd'hui, au contraire, on veut faire consacrer par une loi-type, dont l'élaboration n'a d'autre but que de procurer l'unification des législations diverses, une disposition qui va à l'encontre de ce qui a été adopté partout. Dans toutes les formules de connaissements adoptées par des assemblées où les intérêts des chargeurs et ceux des fréteurs étaient représentés, les clauses d'irresponsabilité du chef de *fautes nautiques* ont été maintenues. Il en a été ainsi à Liverpool, à Hambourg et à Brême.

M. Vrancken est d'avis qu'il n'y a point de doute qu'on puisse s'exonérer de la responsabilité du chef de *fautes nautiques ;* l'accord existe sur ce point. Mais la suppression demandée par M. Molengraaf va à l'encontre de ce qui a été fait à Anvers.

M. Autran se joint à M. Molengraaf pour demander la suppression de l'exception C.

M. Picard croit que l'amendement de M. Molengraaf n'a été suggéré que par la crainte du refus de la part des Gouvernements étrangers de souscrire au texte proposé ; ce scrupule n'est pas justifié, car le but qu'on se propose c'est de formuler un projet *théoriquement fondé.* — L'insertion en nombre exagérée de clauses abusives d'irresponsabilité avait permis aux armateurs de se préoccuper fort peu de l'état de leurs navires et de s'assurer de notables bénéfices en économisant des frais d'entretien et de réparation ; mais l'opinion publique s'est soulevée, notamment en Anglerre; et en ce qui concerne l'état de navigabilité des navires, elle a déjà obtenu gain de cause en faisant, à cet égard, consacrer la responsabilité absolue des armateurs (Loi Plimsoll) et interdire complètement la faculté d'exonération. La même situation se représente ou subsiste encore aujourd'hui en ce qui concerne le choix du capitaine; ses aptitudes et ses capacités représentent, en effet, sous forme de salaire, une dépense plus ou moins élevée,

suivant le mérite de l'officier choisi. Or, la valeur personnelle du capitaine a, au point de vue de la sécurité de la navigation, une importance considérable, que M. Lejeune a mise en lumière au Congrès d'Anvers quand il signalait l'immunité dont, en matière d'accidents, jouissent certaines lignes de navigation, grâce à la perfection des installations de leurs navires et au choix rigoureux des officiers. En principe, on doit regarder le choix défectueux du capitaine comme constituant une faute personnelle du propriétaire du navire dont, à ce titre, celui-ci ne doit pas être admis à s'exonérer par le secours d'une clause d'irresponsabilité. En pratique, les armateurs finiront par céder sur ce point comme ils ont déjà dû le faire en ce qui concerne l'état de navigabilité de leurs navires.

L'exception C du projet de la Commission d'organisation est adoptée.

M. ULRICH propose, à titre de quatrième exception, d'interdire au fréteur la faculté d'insérer au connaissement une clause l'autorisant à substituer au navire indiqué un autre navire. Cette pratique est suivie en ce qui concerne l'expédition des cotons d'Amérique et amène parfois les conséquences les plus inattendues. Elle a d'abord cette conséquence qu'en cas de sinistre, le banquier auquel le chargeur a transmis son connaissement accompagné de la police d'assurance, ne peut parvenir à se faire payer ni par l'assureur ni par l'armateur. Bien plus : en 1866, à deux reprises, un navire indiqué au connaissement comme devant recevoir le chargement ayant péri, l'assuré a, sur présentation du connaissement, touché le montant de l'assurance et plus tard on apprenait que la marchandise assurée — qui avait, en réalité, été chargée au départ à bord d'un autre navire — était arrivée à destination.

M. VRANCKEN objecte que ces sortes de connaissements sont de règle; c'est au chargeur à prendre connaissance des clauses du connaissement et alors le préjudice n'est pas à craindre, car il peut faire inscrire la même clause de substitution dans son contrat d'assurance; c'est même devenu un usage en matière d'assurances que de se référer aux clauses des connaissements. En étendant les interdictions à ce point, on en arriverait à interdire les escales et les transbordements en cours de voyage.

M. GONSE ajoute qu'au surplus il n'y a pas là une question de responsabilité.

M. ULRICH répondant à l'observation de M. Vrancken, précise la portée de son amendement qu'il limite au cas où le voyage n'est pas commencé.

M. DE QUERHOËNT fait observer qu'il est loisible aux banquiers de ne pas accepter de connaissements renfermant la clause critiquée par M. Ulrich.

M. ULRICH, sans réclamer que sa proposition soit mise aux voix, demande qu'il soit tenu note de son observation.

— *Adhésion.*

La discussion est ouverte sur l'alinéa suivant du projet de la Commission d'organisation ainsi conçu : *C'est au propriétaire du navire à prouver que le dommage est le résultat d'un cas fortuit ou d'une faute légère.*

M. DANJON est d'avis de supprimer les mots d'*un cas fortuit*, parce que le texte adopté en 1885 et dont le maintien a été voté, porte déjà : *à moins qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force majeure.* Il pro-

pose de rédiger la résolution à prendre dans les termes suivants : *C'est au propriétaire du navire qui invoque une clause d'irresponsabilité de prouver que la faute relevée contre lui est légère.*

M. POWELL estime que cette proposition n'est pas contestable et que, dès lors, il devient inutile de l'énoncer.

M. DANJON reconnaît en effet qu'elle est de droit commun.

M. VAN ZUYLEN propose de dire après les mots *faute lourde* de l'exception *C : celle-ci se présume jusqu'à preuve contraire.*

M. DANJON retire son amendement et propose de ne formuler aucune résolution, sauf constatation au procès-verbal de ce qu'on n'entend point déroger en ce qui concerne le fardeau de la preuve aux principes généraux du droit.

— *Adhésion.*

La discussion est ouverte sur la disposition finale du projet accordant au propriétaire du navire la faculté de s'affranchir conventionnellement de la responsabilité des faits et engagements du capitaine qu'il n'a pas choisi (voir p. 313 le texte de cette disposition et p. 314 le texte de l'amendement proposé par M. Lyon-Caen).

M. POWELL demande la suppression de la résolution proposée. Le capitaine est le préposé de l'armateur ; quand on le remplace par un *negotiorum gestor*, celui-ci n'en agit pas moins au nom du propriétaire.

Rien ne justifie un déplacement de responsabilité.

M. CH. LEJEUNE appuie la proposition de suppression formulée par M. Powell ; il signale la perturbation que le remplacement du capitaine doit déjà, à lui seul, apporter dans la navigation. Accorder pour ce cas la faculté d'exonération à l'armateur reviendrait en quelque sorte à excuser d'avance toutes les fautes possibles qui seraient ultérieurement commises.

La suppression de la disposition finale du projet est adoptée ; la rédaction de l'article 4 (3 du projet) est arrêtée dans les termes suivants :

« Art. 4 (art. 3 du projet). — Les propriétaires de navires sont civile-
» ment responsables, vis-à-vis des affréteurs et chargeurs, des faits ou
» actes de leurs capitaines et de leurs préposés relatifs à la cargaison, à
» moins qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force majeure.
» Il est néanmoins loisible aux parties de déroger par des stipulations
» particulières à cette responsabilité, sauf lorsque ces actes rentrent dans
» l'une des catégories suivantes :

« *A*. Les actes de nature à compromettre le parfait état de navigabilité
» du navire ;

» *B*. L'arrimage, la garde, le maniement ou la délivrance de la cargaison ;

» *C*. Les actes ou négligences ayant le caractère de la faute lourde. »

La 2e commission résout négativement et dans les termes suivants la question visée par un amendement de M. Lyon-Caen (voir p. 314).

» Art. 5. Il est interdit au propriétaire du navire et au capitaine de
» s'exonérer des conséquences de leur faute personnelle. »

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous abordons l'examen de l'art. 4 du projet de la deuxième Commission relatif aux clauses d'exonération de la responsabilité des propriétaires de navires. La parole est à M. Autran, rapporteur.

M. AUTRAN. — Messieurs, la question de la responsabilité civile des propriétaires de navires à raison des engagements ou des faits de leurs préposés a donné lieu à des débats animés devant le Congrès d'Anvers. A la suite de discussions dont vous n'avez pas perdu le souvenir, le Congrès reconnut en principe la validité des clauses d'exonération, tout en frappant de nullité certaines exceptions à raison de l'intérêt public qu'elles lui paraissaient présenter.

C'est en s'inspirant de ces idées que la Commission royale d'organisation a présenté l'article portant le n° 3 dans son projet et auquel nous vous proposons de donner le n° 4 de la section IV.

Au moment d'ouvrir la discussion sur ce texte, MM. les délégués des chambres de commerce de Rouen et du Havre, au nom des corps qu'ils représentent, ont demandé l'insertion dans le procès-verbal de leurs protestations contre les clauses d'exonération des propriétaires de navires d'une façon générale. Comme en 1885 ils ont allégué l'obligation où sont, en fait, les chargeurs d'accepter les yeux fermés les formules de connaissement imposées par les compagnies de navigation. Ils croient également trouver une atteinte à l'ordre public dans le relâchement que l'irresponsabilité du propriétaire de navire vis-à-vis du chargeur peut produire dans l'armement et dans la conduite du navire, dans les dangers qui peuvent en résulter pour la vie de l'équipage et celle des passagers.

La Commission a estimé qu'il convenait de donner acte à nos honorables collègues de leurs réserves sans remettre en discussion la validité déjà reconnue des clauses d'exonération. La jurisprudence est unanime actuellement dans tous les pays pour en reconnaître le caractère licite, et si les tribunaux de commerce où l'intérêt des chargeurs se trouve plus largement représenté, ont manifesté quelque résistance pour admettre ces clauses, les cours de cassation de Belgique, de France, d'Italie, les cours suprêmes d'Allemagne, d'Angleterre, des Pays-Bas, ont affirmé si énergiquement dans ces derniers temps le respect de la liberté absolue des conventions, qu'il nous a semblé téméraire de vouloir

remonter le courant d'opinion qui s'est établi dans le monde juridique dans cet ordre d'idées.

Dans toute opération de transport, à raison de l'emploi successif de divers préposés, il y a une série de risques qui résultent de la nature des choses. Il s'agit, en réalité, de déterminer dans notre texte à la charge de qui demeureront définitivement ces risques et la question se réduit donc en dernière analyse à savoir qui, du chargeur ou du transporteur, doit payer la prime d'assurance correspondant à ces risques? C'est là évidemment un point où l'ordre public n'a aucun intérêt, et où les parties peuvent user de leur liberté de contracter dans toute sa plénitude.

Nous ajouterons qu'il ne s'agit évidemment que de la responsabilité civile des propriétaires de navires, et qu'en ce qui concerne la responsabilité de leur fait personnel, ainsi que celle du capitaine, nous avons pensé qu'il convenait de frapper de nullité toute convention dérogatoire. Notre collègue M. Lyon-Caen, nous ayant saisi de la question par voie d'amendement, nous n'avons pas hésité à adopter les décisions de la jurisprudence en semblable matière, et à déclarer que ni le propriétaire de navire ni le capitaine ne peuvent s'exonérer de leurs faits personnels.

Les propriétaires de navires ne peuvent pas en effet invoquer dans cette hypothèse les raisons sérieuses qu'ils font valoir pour s'affranchir de leur responsabilité *civile;* et, soit pour ce qui émane d'eux personnellement, soit pour ce qui est le fait du capitaine, il nous a semblé équitable que la responsabilité entière fût maintenue, sans dérogation possible.

Vous avez pourtant à examiner s'il ne conviendrait pas de limiter cette interdiction à la faute lourde, et s'il ne doit pas être permis au propriétaire de navire et au capitaine de s'affranchir des conséquences de leur faute personnelle légère.

Il me reste maintenant à justifier les quelques modifications que la deuxième Commission a apportées au texte du projet de la Commission royale d'organisation.

Le projet ne rappelant pas le principe général de la responsabilité, il a paru préférable de revenir au texte voté par le Congrès d'Anvers sous les nos 11 et 12, et de rappeler la règle avant de déterminer les exceptions.

La Commission vous propose donc la rédaction suivante :

« ART. 4 (art. 3 du projet). — Les propriétaires de navires sont civilement responsables, vis-à-vis des affréteurs et chargeurs, des

faits ou actes de leurs capitaines et de leurs préposés relatifs à la cargaison, à moins qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force majeure.

» Il est néanmoins loisible aux parties de déroger par des stipulations particulières à cette responsabilité, sauf lorsque ces actes rentrent dans l'une des catégories suivantes :

» *A*. Les actes de nature à compromettre le parfait état de navigabilité du navire ;

» *B*. L'arrimage, la garde, le maniement ou la délivrance de la cargaison ;

» *C*. Les actes ou négligences ayant le caractère de la faute lourde. »

Elle a pensé qu'il était inutile de maintenir l'alinéa 5 du projet, relatif au fardeau de la preuve, parce qu'il consacre un principe de droit commun, ce qui rend son maintien superflu.

En ce qui concerne l'alinéa final, admettant l'exonération de la responsabilité des faits du capitaine *non choisi par le propriétaire*, etc., la deuxième Commission a cru devoir voter sa suppression, parce qu'il renferme un principe dont il serait difficile ou dangereux de faire l'application. De deux choses l'une, en effet : Ou le capitaine non choisi fera des actes ou contractera des engagements dont l'armateur peut d'avance se déclarer irresponsable, comme dans le cas où le capitaine est choisi par lui et alors la disposition proposée est en contradiction avec le principe d'exonération qui vient d'être sanctionné ; ou ces faits et ces engagements tombent sous le coup des interdictions contenues dans les littera *A*, *B*, *C* et les principes d'ordre public qui ont fait établir ces exceptions doivent s'appliquer d'une façon constante.

M. le Président. — Messieurs, je crois qu'il convient de discuter divisément cet article.

Le premier alinéa est ainsi conçu :

« Les propriétaires de navires sont civilement responsables, » vis-à-vis des affréteurs et chargeurs, des faits ou actes de leurs » capitaines et de leurs préposés relatifs à la cargaison, à moins » qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force ma- » jeure. »

Permettez-moi de vous demander préalablement si vous croyez nécessaire, après avoir inscrit le principe de la responsabilité dans l'art. 1er, de le mettre une seconde fois dans ce même article 4?

Il semble que c'est faire double emploi. On pourrait adopter pour le second § une rédaction dans le genre de celle-ci :

« Il est loisible aux propriétaires de navires de déroger, par des » dispositions particulières, à la responsabilité qui leur incombe » vis-à-vis des affréteurs et chargeurs, etc. »

M. Autran. — Je me rallie à cette rédaction en estimant, toutefois, qu'au lieu d'*affréteurs* et de *chargeurs* il vaudrait mieux mettre : « *des personnes intéressées.* »

La disposition serait plus large dans son application.

M. le Président. — Nous pourrions dire simplement « *de s'affranchir conventionnellement* ».

M. Autran. — Parfaitement.

M. Molengraaf. — J'ai à vous présenter au nom de M. Danjon et au mien un amendement aux art. 4 et 5.

J'ai proposé à la 2e Commission d'affirmer dans le 1er § de l'article 4 que l'armateur est responsable de tout dommage souffert par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que les dommages ont pour cause une force majeure, le vice propre ou la faute du chargeur.

Je crois qu'il est indispensable d'insérer ce principe dans l'article 1er.

M. le Président. — Cela figure dans les résolutions relatives au contrat d'affrétement.

M. Danjon. — C'est précisément contre cette confusion que nous nous élevons. Il y a confusion absolue entre deux ordres de principes distincts. D'une part, il s'agit de la responsabilité du propriétaire de navire quant aux actes de ses préposés et dont il peut s'affranchir par voie d'abandon ; d'autre part, il s'agit de la responsabilité qu'il encourt comme transporteur et dont il ne devrait pas être fait mention ici, mais seulement au chapitre V concernant l'affrétement.

M. Autran. — Il n'y a aucune contradiction.

M. Danjon. — Si l'on dit dans l'art. 4 : « *Les propriétaires de navires* sont responsables, etc. », alors la critique de M. Jacobs est fondée, et il y a effectivement double emploi.

Il faut dire : « Les *fréteurs* sont responsables... » Souvent, je le reconnais, le propriétaire d'un navire et le fréteur ne forment qu'une seule et même personne, mais il peut arriver également qu'il n'en soit pas ainsi.

Dans l'art. 1er du chapitre IV, traitant de la *responsabilité*, on

trouve que le propriétaire du navire est civilement responsable. D'autre part dans le chapitre V, traitant de l'*affrétement*, on rencontrera également un article qui dit que « le propriétaire est responsable ».

Il y a donc double emploi. On ne doit pas dire que le propriétaire du navire est responsable vis-à-vis de l'affréteur et du chargeur, mais qu'il est responsable des dommages causés à la marchandise que le capitaine transporte.

Il faut affirmer, dans le chapitre relatif au contrat d'affrétement, la responsabilité du fréteur pour le cas où la marchandise arrive détériorée, sauf à déterminer les exceptions.

L'art. 4 que nous discutons ici au chapitre IV, *Responsabilité des propriétaires de navires*, n'est que l'avant-coureur de la clause d'exonération et de la clause d'irresponsabilité. Or, il me semble que dans le chapitre IV, dont nous nous occupons, elles ne peuvent être placées; elles doivent figurer dans le contrat d'affrétement, c'est-à-dire au chapitre V.

M. Autran. — Je crois, cependant, que la Commission a fait une œuvre très sage et très logique. Nous discutons, aujourd'hui non pas les conditions de responsabilité, telles qu'elles résultent du contrat de transport d'une façon générale et du contrat d'affrétement plus particulièrement; nous discutons purement et simplement la question de responsabilité civile résultant du fait que l'armateur s'est préposé...

MM. Danjon et Molengraaf. — Non! non!

M. Autran. — D'une part, il y a l'armateur; d'autre part, les divers agents qu'il emploie. Ce sont deux ordres d'idées distincts.

M. Danjon. — Parfaitement.

M. Autran. — Les principes généraux de responsabilité en matière de transport sont régis par certaines dispositions du code de commerce; le principe de la responsabilité civile est, au contraire, régi par le code civil (art. 1384 du titre des obligations).

Par conséquent, ne scindons pas la discussion sur ce point, ou, plutôt, ne discutons pas un point qui est, aujourd'hui, en dehors du débat.

Nous avons purement et simplement à examiner s'il est loisible au propriétaire du navire...

M. Danjon. — Non.

M. Autran. — ... de s'exonérer de la responsabilité des faits

et des engagements du capitaine et des préposés qu'il emploie.

Voilà la question que nous traitons. Par conséquent, la distinction que M. Danjon demande d'établir aujourd'hui n'a pas de raison d'être ou je ne la saisis pas bien.

Il est évident que, pour qu'on puisse s'affranchir de la responsabilité de ses préposés, il faut qu'on commence par avoir des préposés.

Quand le propriétaire exploite lui-même son navire, la clause d'exonération qu'il stipulera sera énoncée dans la charte-partie ou dans le connaissement qui interviendra entre lui et le fréteur.

Mais si le propriétaire loue son navire en bloc à un fréteur et qu'il y ait lieu à cueillette, le fréteur prendra la place et jouera le rôle de propriétaire de navire vis-à-vis des sous-affréteurs et, par conséquent, il pourra s'exonérer de la même façon que le propriétaire s'exonère des faits de son capitaine vis-à-vis de l'affréteur.

Nous insistons aujourd'hui sur la situation qui se présente généralement. Lorsqu'un fréteur prend un navire en bloc, il se trouve dans la situation d'un propriétaire qui loue son immeuble à un locataire principal.

Nous nous occupons ici de la responsabilité civile qui naît parfois du fait qu'un préposé a été commis par celui qui exploite le navire.

Il ne s'agit pas du tout, comme je le dis dans mon rapport, de la responsabilité personnelle.

Pour mieux faire saisir mon idée, voici un exemple :

Je suppose qu'un capitaine commette une faute dans l'exercice de ses fonctions, qu'il contracte un engagement en dehors des limites de ses pouvoirs; il est évident que le propriétaire peut, ainsi que nous le disons dans l'art. 1er, s'exonérer conventionnellement de la responsabilité encourue.

Mais, supposons que, pendant que le navire est à sa disposition, le fréteur omette de faire renouveler les tôles de la chaudière ou une pièce de la machine. Il est certain que, dans ce cas, il s'agit d'un fait personnel qui engage la responsabilité personnelle du fréteur et qu'il n'y a pas lieu d'examiner s'il peut s'affranchir de cette responsabilité.

Je le repète : l'article dont nous nous occupons ne vise que la responsabilité civile; celle-ci est tout à fait distincte de la responsabilité personnelle.

M. Molengraaf. — Permettez-moi de vous demander pour-

quoi la responsabilité des propriétaires et la faculté de s'exonérer sont réglées par l'art. 1er?

L'abandon du navire, aux termes de cet article, constitue pour les propriétaires le seul moyen de s'exonérer.

A l'art. 4 nous avons à nous occuper de la responsabilité en ce qui concerne les contrats de transports.

M. Autran. — Pas du tout !

M. le Président. — Il convient de distinguer entre les termes *s'exonérer* et *se libérer*, car leur sens est différent. L'abandon du navire, dont parle M. Molengraaf, constitue un moyen de *se libérer*.

Dans les clauses d'irresponsabilité, c'est bien de *l'exonération*, dans toute l'acception du terme, qu'il s'agit.

M. Molengraaf. — C'est le fréteur qui s'exonère de la responsabilité. — La clause d'irresponsabilité n'a rien à voir avec le propriétaire du navire.

Faire de l'art. 4 une application de l'art. 1er serait, à mon avis, une confusion malheureuse.

Les deux idées sont absolument différentes.

M. Danjon. — Je ne veux pas discuter les arguments présentés par l'honorable rapporteur. Je voudrais seulement vous poser deux questions :

Première question. — Est-il possible, en fait, que la même personne ne soit pas le propriétaire du navire et le fréteur ? Pas de doute possible sur ce point. Il est certain qu'en effet il arrive qu'une personne soit le propriétaire du navire et qu'une autre en soit le fréteur.

Cette première question est d'ailleurs résolue affirmativement par l'honorable rapporteur.

Seconde question. — S'il y a deux personnes dont l'une est propriétaire et l'autre fréteur, laquelle peut stipuler la clause d'irresponsabilité ? Il est évident que le propriétaire, qui n'est pas fréteur, ne peut pas stipuler cette clause.

M. Autran. — C'est indiscutable.

M. Danjon. — Alors, j'ai cause gagnée ! — Il ne s'agit pas du propriétaire, mais du fréteur !

Je demande, dans ce cas, que notre loi-type se serve du mot « fréteur », qui est le terme exact, de votre avis même !

M. Lyon-Caen. — Il s'agit, dans l'espèce, de la question de savoir d'abord quelle place il faudra donner, dans notre projet de

loi-type, à la résolution discutée et ensuite de quelle expression il faudra se servir ?

En ce qui me concerne, je suis de l'avis de M. Danjon et j'admets que la disposition se rattache à la question d'affrétement.

Souvent, en effet, on formule la question ainsi : Peut-on dans le connaissement insérer des clauses d'irresponsabilité ?

Or, le connaissement est un document qui sert de preuve à l'affrétement.

Lorsque nous aurons statué sur la manière dont doit être résolue la question de savoir si l'on peut stipuler des clauses d'exonération, il sera temps alors de déterminer la place que la résolution devra occuper.

Je suis disposé à croire que si l'on veut prévoir tous les cas, l'expression *fréteur* serait meilleure que *propriétaire de navire*, mais je n'y attache cependant pas une énorme importance.

M. Ch. Lejeune. — Permettez-moi de vous dire que la question a été résolue par le Congrès d'Anvers en ces termes :

« La responsabilité du propriétaire subsiste même quand il a » remis la possession du navire à un affréteur-armateur qui l'ex- » ploite, sauf son recours contre ce dernier. »

M. Danjon. — C'est une autre question.

M. Lyon-Caen. — La plupart des Codes, la loi belge de 1879 et le Code français, emploient toujours l'expression « proprié taires » parce qu'ils se placent dans l'hypothèse la plus simple et la plus fréquente, qui est celle où les qualités de propriétaire et d'armateur ou fréteur sont réunies dans la même personne.

Nous pourrions convenir qu'en employant l'expression « propriétaire » nous entendons viser le cas ordinaire et normal.

M. Wendt. — Je ne puis m'empêcher de faire ressortir ici la nécessité absolue de décréter que le propriétaire du navire doit, en toute circonstance, être rendu responsable des actes et négligences des officiers du bord et des membres de l'équipage.

La longue expérience que j'ai des affaires maritimes me donne la conviction que c'est par l'autorité et l'influence du propriétaire seul que l'on peut obtenir des membres de l'équipage, quelle que soit leur qualité à bord, qu'ils fassent leur devoir avec le soin, l'attention et la sollicitude requis pour prévenir les négligences, qui sont, j'ai le regret de le constater, dans la plupart des cas l'origine des collisions et autres désastres maritimes.

Si nous qualifions la responsabilité du propriétaire autrement

que ne l'ont fait, depuis des siècles, les anciennes lois de la mer et les jugements des cours compétentes, nous créons un état de choses qui doit nécessairement devenir intolérable pour tous ceux qui ont un intérêt dans le commerce maritime.

M. DANJON. — Je partage l'opinion de M. Lyon-Caen ; seulement, où je me sépare de lui, c'est quand, après avoir reconnu que l'expression « fréteur » est plus exacte, il s'abstient d'en réclamer l'emploi.

M. LYON-CAEN. — Mon observation avait pour but d'abréger la discussion.

M. DANJON. — Je demande que l'on fasse disparaître du projet les mots : « les propriétaires de navires sont civilement responsables des faits ou actes de leurs capitaines et de leurs préposés. »

Ce que nous voudrions, c'est que les propriétaires fussent déclarés responsables *des avaries aux marchandises*, ce qui est un tout autre ordre d'idées.

Il est évident qu'il est mauvais de mettre dans un projet de loi à l'art. 1er, puis aussi à l'art. 4 : « le *propriétaire du navire* est civilement responsable », alors que la coexistence de ces deux articles montre bien qu'il s'agit de choses différentes ; et, si l'on invoque les lois existantes, j'invoquerai à mon tour le Code de commerce français qui parle de la responsabilité des propriétaires de navires en ce qui concerne les avaries qui pourraient survenir aux marchandises, mais qui ne dit pas deux fois : « les propriétaires sont responsables des faits de leurs préposés. »

L'art. 4 est jugé quand on lit son texte en entier.

Peut-on dire en effet : « Sont civilement responsables des faits et actes de leurs préposés, *à moins de force majeure* » ? Mais cette expression ne se comprend pas !

Il est impossible de parler de force majeure quand il s'agit de la responsabilité civile ; elle ne se conçoit qu'en matière de transport, pour les dommages causés à la marchandise.

En tous cas, nous devons faire une distinction ; donc la rédaction actuelle ne peut être maintenue.

M. LE PRÉSIDENT. — On paraît être d'accord pour reporter au contrat d'affrétement les deux art. 4 et 5.

La décision de principe pourrait être considérée comme admise. Continuons-nous en ce cas à discuter l'article ?

VOIX NOMBREUSES. — Oui, oui.

M. LE PRÉSIDENT. — Dans ce cas, je vais vous donner lecture de la proposition de MM. Molengraaf et Danjon :

« Art. 4. Le fréteur et le capitaine sont responsables de la perte » et des avaries des choses qui leur sont confiées à moins qu'ils ne » prouvent que le dommage a été causé par force majeure, par le » vice propre de la chose, ou par la faute de l'affréteur.

» Il est néanmoins loisible aux parties de déroger, par des stipu- » lations conventionnelles, à cette responsabilité, sauf en ce qui » concerne : *a*) les actes de nature à compromettre le parfait état » de navigabilité du navire ; *b*) l'arrimage, la garde, le maniement » ou la délivrance de la cargaison.

» Art. 5. Il est interdit au fréteur et au capitaine de s'exonérer » des conséquences de leur faute personnelle intentionnelle ou » lourde. »

Permettez-moi de vous faire observer que les exceptions A et B ont été calquées sur le connaissement-type adopté à Hambourg. C'est sur le littera *c*, dont on propose la suppression, que se sont produites les divergences entre les chambres de commerce de Hambourg et de Brême, d'une part, et celle de Berlin d'autre part.

M. DANJON. — C'est une seconde question cela !

M. LE PRÉSIDENT. — J'ouvre la discussion sur l'amendement de MM. Danjon et Molengraaf.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

M. AUTRAN. — Que l'on mette « fréteur » au lieu de « propriétaire de navire » cela peut intéresser celui qui donne ou reçoit le connaissement ; mais mon observation de tantôt subsiste : si l'on admet la rédaction proposée il en résulte que l'on mettra dans un même paragraphe deux choses absolument distinctes : la responsabilité personnelle du fréteur et la responsabilité civile de ce même fréteur à raison des faits de ses préposés.

L'art. 1er et l'art. 4 du projet de la Commission ne disent pas du tout la même chose ; l'art. 1er est libellé, en effet, de façon à préciser que le propriétaire peut s'affranchir des conséquences des actes de ses préposés par l'abandon du navire et du fret.

Cet article vise, ainsi que le disait M. le Président, la manière dont le propriétaire d'un navire *peut se libérer*.

L'art. 4, tout en répétant, si vous le voulez, que le propriétaire est civilement responsable des faits et des engagements du capitaine, énonce que d'avance et conventionnellement on peut s'exonérer de cette responsabilité,

Ce n'est plus le mode de libération par l'abandon du navire et du fret que l'on prévoit, c'est l'exonération conventionnelle et préventive de la responsabilité civile. C'est dans cet esprit que la Commission a adopté cette formule.

M. Danjon. — M. le rapporteur fait la critique de notre article en ce qu'il rapproche deux choses différentes en une disposition, notre amendement visant à la fois le fréteur et le capitaine. Nous sommes tout disposés à lui donner entière satisfaction sur ce point, parce que nous ne tenons pas du tout au maintien du mot « capitaine » ; la responsabilité du capitaine découlant, en effet, du droit commun.

M. Autran. — Parfaitement. Supprimez-le alors.

M. Danjon. — Si c'est ce mot qui constitue la difficulté elle sera vite aplanie, car nous supprimons le mot ; seulement, il n'en restera pas moins vrai qu'il ne s'agit pas du propriétaire du navire, mais du fréteur, qu'il ne s'agit pas de la responsabilité civile, mais de la responsabilité des dommages, des avaries aux choses transportées, ce qui est tout autre chose.

M. le Président. — M. Wendt me fait parvenir un amendement proposant de dire : « le propriétaire ou, en cas d'affrétement, le fréteur. »

On vous donne implicitement satisfaction, M. Wendt, puisque, ainsi qu'on l'a dit tout à l'heure, on n'emploie pas un terme unique, à l'exclusion de l'autre : tantôt on se sert du terme « propriétaire » ; tantôt du « terme fréteur ».

Je crois que nous sommes d'accord pour adopter l'amendement de MM. Danjon et Molengraaf modifié comme suit :

« Le fréteur est responsable de la perte et des avaries du chargement à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une force majeure, par le vice propre de la chose ou par la faute de l'affréteur. » (*Adhésion*).

Nous arrivons à l'exception que formule l'amendement de MM. Danjon et Molengraaf et dont nous pourrions retrancher les mots « *par des stipulations conventionnelles* » qui n'ajoutent rien au sens. Cette exception serait donc ainsi conçue : « Il est néanmoins » loisible aux parties de déroger à cette responsabilité, sauf en ce » qui concerne :

» *A*) Les actes de nature à compromettre le parfait état de navi- » gabilité du navire. »

M. Ulrich. — Il est bien entendu que ce libellé englobe

tout ce qui figure dans l'amendement que j'ai soumis à la 2e Commission.

M. LE PRÉSIDENT. — Oui.

M. ULRICH. — Cela ne vise donc pas seulement la coque du navire, mais le bon état de celui-ci au point de vue des accessoires et de la surcharge?

M. LE PRÉSIDENT. — C'est entendu. Comme cette disposition est d'ailleurs empruntée à la formule adoptée à Hambourg, vous pourriez nous dire quel sens on a entendu lui donner.

M. ULRICH. — Dans notre loi allemande on fait une distinction ; elle dit, dans son art. 480 : « Le capitaine doit, avant le commencement du voyage, prendre soin que le navire soit en bon état de navigabilité, bien armé, équipé, ravitaillé et ait les papiers de bord nécessaires pour renseigner sur le navire, l'équipage et le chargement.

« Art. 481. — Le capitaine doit veiller à ce que le navire soit » bien pourvu des engins nécessaires pour opérer le chargement » et le déchargement, et aussi à ce que la cargaison soit bien » arrimée d'après les usages maritimes, quand même l'arrimage » serait opéré par des arrimeurs de profession. Il doit prendre » soin que le navire n'ait pas de surcharge et soit pourvu du lest » et des apparaux nécessaires. »

Dans ces conditions, il y a confusion quant au sens de la clause d'irresponsabilité du connaissement. A Hambourg on ne sait si cette clause figure dans la législation anglaise.

M. LE PRÉSIDENT. — Voici le résumé de la clause du connaissement-type et Hambourg traduite dans un journal que j'ai sous la main :

« Règles générales pour connaissements de bateaux à vapeur » dont l'adoption est proposée par les chambres de commerce de » Hambourg et de Brême :

» Règle 1re. — L'armateur garantit que le navire est convenablement installé, gréé, équipé et approvisionné, qu'il est en » état de prendre la mer et de faire le voyage projeté : il est également responsable de la négligence de ses préposés en ce qui » concerne l'arrimage, la garde, le maniement et la délivrance » de la cargaison. Toutes conventions contraires sont nulles et de » nul effet. »

C'est plus complet que notre formule, mais la Commission a cru

pouvoir traduire la première partie par ces seuls mots : « Bon état » de navigabilité du navire. »

M. POWELL. — Je voudrais que l'assemblée prît en considération que les exceptions A et B visent deux choses bien différentes, qui ne doivent pas être confondues ; l'exception A ne concerne que le corps du navire, tandis que l'exception B ne concerne que la cargaison.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous avons emprunté le texte de l'exception B à la règle du connaissement proposée par les chambres de commerce de Brême et de Hambourg, dont j'ai donné lecture.

Nous avons voulu résumer ce que nous avons emprunté et peut-être avons-nous imparfaitement résumé.

Nous avons seulement entendu dire que le navire doit être parfaitement conditionné pour prendre la mer.

M. LYON-CAEN. — Je désire dire deux mots non pas sur le fond, car je suis assez disposé à admettre la restriction, mais sur la rédaction.

Il est bien entendu que les actes de nature à compromettre le bon état de navigabilité du navire comprennent aussi les négligences et les omissions. Je n'aurais pas songé à faire cette observation qui pourrait paraître un peu puérile si, dans l'exception C, on n'avait soigneusement distingué les actes des négligences. Je crois d'ailleurs que, dans l'esprit la Commission, il s'agissait non seulement des actes mais encore des omissions.

M. POWELL. — Je crois qu'il serait bon de préciser davantage. L'exception A, en parlant de la responsabilité des actes, s'entend des obligations volontairement acceptées ou assumées par une personne. Or, il peut y avoir des faits de nature à compromettre le navire et qui sont la conséquence d'une simple omission.

M. LE PRÉSIDENT. — Il y a deux mots en présence.

M. DANJON. — M. Molengraaf et moi nous demandons que l'on ajoute les mots « ou négligences ».

M. LE PRÉSIDENT. — Sommes-nous d'accord?

— *Adhésion.*

« B. L'arrimage, la garde, le maniement ou la délivrance de « la cargaison. »

M. LYON-CAEN. — Je demande la division.

— Les termes : l'*arrimage*, la *garde*, le *maniement*, la *délivrance* sont successivement mis aux voix et adoptés.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous arrivons à l'exception C du projet de

la 2e Commission. Cette disposition est ainsi conçue : « C. Les actes ou négligences ayant le caractère de la faute lourde. »

Ici, Messieurs, se trouve précisément la ligne de démarcation entre les chambres de commerce de Hambourg et de Brême, d'une part, et celle de Berlin, de l'autre. Celle-ci insiste vivement pour qu'on maintienne une stipulation défendant aux armateurs de se libérer des actes ou négligences du capitaine.

Je mets en discussion l'exception C qui défend de se libérer des actes ou négligences ayant le caractère de fautes lourdes.

M. Autran. — Messieurs, ainsi que vous l'indique M. le Président, l'exception C constitue assurément le point le plus important de la discussion.

En effet, n'oublions pas qu'il s'agit d'une clause qui touche à la responsabilité civile du propriétaire du navire.

Déciderez-vous que l'armateur ne pourra pas s'exonérer des fautes lourdes commises par le capitaine? Décider que oui me paraît être une résolution grosse de conséquences et en contradiction absolue avec le principe consacré non seulement par la loi, mais par la jurisprudence de tous les pays.

En effet, lorsqu'un armateur choisit un capitaine, il prend toutes les précautions voulues pour avoir un mandataire fidèle et capable. La loi limite d'ailleurs son choix entre diverses personnes munies d'un brevet. Cependant cet homme qu'il a choisi avec soin commet, à un moment donné, une faute de jugement importante par ses conséquences. Il fait effectuer une manœuvre malheureuse : déciderez-vous qu'il sera interdit à ce propriétaire de navire de s'exonérer de cette faute lourde et qu'il devra en subir toutes les conséquences, au point d'en être réduit à faire l'abandon du navire et du fret?

Mais si vous n'admettez pas la clause d'exonération quant à la faute lourde du navire, vous en viendrez nécessairement à toujours obliger le propriétaire du navire à faire l'abandon.

Il ne s'agit pas seulement de la faute lourde que le capitaine pourrait commettre, mais aussi de celle que pourraient commettre les préposés du capitaine. A cet égard, le texte proposé présente une équivoque.

M. le Président. — Nous avons précédemment spécifié les actes et négligences du capitaine et ceux *des préposés*.

Dans l'exception C, nous devrions dire également : les actes et négligences du capitaine, de l'équipage ou des préposés,

M. AUTRAN. — Parfaitement.

M. CLUNET. — J'ai soutenu au Congrès d'Anvers la rédaction actuellement proposée par la Commission.

Une vive opposition, vous vous en souvenez, s'était manifestée contre l'admission des clauses d'irresponsabilité de la part des représentants des chargeurs; ils étaient d'avis qu'on était déjà allé trop loin.

Ils trouvaient qu'il était illogique d'admettre que les propriétaires ou fréteurs pussent s'exonérer des fautes de leurs préposés.

Par conciliation et pour les satisfaire, nous avons admis la restriction consistant à dire que, dans tous les cas, si la faute était lourde, le propriétaire du navire ne pourrait pas s'en exonérer par voie de convention.

Votre pensée était celle-ci : rendre le propriétaire attentif au choix des personnes qu'il emploie. Sur certaines lignes, en effet, il y a fort peu d'accidents parce que tous les intéressés choisissent soigneusement leurs capitaines.

On ne peut prétendre qu'il n'y ait, de la part du propriétaire du navire, une certaine part d'intervention personnelle dans la faute lourde de ses préposés par suite de son choix défectueux.

Telle est l'une des raisons présentées au Congrès d'Anvers pour combattre la clause d'irresponsabilité.

M. WENDT. — Laissez-moi ajouter que je n'ai jamais entendu de raisons qui aient pu me convaincre qu'un propriétaire de navire, qui peut être forcé par les lois de son pays de choisir ses officiers parmi les candidats qui ont passé un examen officiel, puisse, de ce chef, soutenir que le gouvernement l'a exonéré de sa responsabilité des négligences de ses officiers, parce qu'il l'a obligé de restreindre son choix à ces personnes.

On admettra qu'un argument de cette espèce serait basé sur un raisonnement absolument faux, car le gouvernement ne désigne pas quelques individus à l'armateur, il le met simplement à même de porter son choix sur des personnes dont l'éducation a été faite sous ses auspices et dont il connaît par conséquent les capacités.

Il se borne à certifier leur compétence. Quant au choix même, le propriétaire seul est responsable.

M. MOLENGRAAF. — Je suis d'un avis tout opposé à celui de l'honorable préopinant. J'estime que c'est inutilement qu'on introduirait un élément d'incertitude dans les relations du capitaine et du destinataire.

Celui-ci a-t-il droit ou non à une indemnité? C'est une question d'appréciation pour la solution de laquelle le juge doit intervenir en tenant compte de toutes les circonstances. On ne peut jamais dire à l'avance si on aura droit à une indemnité.

M. Ch. Lejeune. — En ce qui concerne la faute légère, je crois que le Congrès d'Anvers a été mû par cette idée que les alinéas *A* et *B* que vous venez de voter sont loin de comprendre tous les cas où il fallut maintenir le principe de la responsabilité. Il en est qui se produisent sous toute espèce de formes qu'on ne peut pas déterminer; il faut apprécier suivant les circonstances.

L'idée du Congrès, en admettant la faculté pour le fréteur de s'exonérer de cette responsabilité, a été de ne l'autoriser que dans certaines limites et la limite a été, je pense, exactement déterminée par la faute légère.

Quant à moi, messieurs, ce qui me fait adopter ce principe, c'est qu'il n'y a, à mon avis, que cette seule manière d'arriver à une solution équitable.

Il ne faut pas faire peser la responsabilité sur le propriétaire de navire dans tous les cas; mais j'estime que ceux prévus par les exceptions *A* et *B* sont insuffisants.

Ainsi, vous savez que le capitaine ne peut mettre des marchandises sur le pont, à moins d'y être autorisé par le chargeur et de le mentionner par écrit sur le connaissement. Eh bien, supposez qu'au lieu de charger la marchandise sous le tillac, il la charge sur le pont sans autorisation et sans le mentionner, et que cette marchandise arrive avariée. Ce serait évidemment une faute excessivement lourde.

M. Molengraaf. — C'est le maniement cela!

M. Ch. Lejeune. — Ce n'est ni l'arrimage, ni le maniement. Du reste, on peut citer bien d'autres exemples.

Aujourd'hui la concurrence que se font les lignes de bateaux à vapeur amène souvent des négligences et des actes coupables qu'il faut pouvoir atteindre.

Je citerai le cas d'un vapeur arrivant dans le voisinage des côtes (c'est un des cas de perte les plus fréquents). Ce vapeur doit arriver à jour fixe; l'armateur l'a, en quelque sorte, exigé, parce que le départ du même vapeur est déjà annoncé à l'avance et que passagers et chargeurs l'attendent.

Le capitaine, méconnaissant les règles de prudence, continue à naviguer à toute vapeur, il côtoie les écueils, méprise les son-

dages, ne s'arrête pas même devant le brouillard; il sait que son armateur compte sur son arrivée et qu'un retard lui vaudra une disgrâce et peut-être la perte de sa place.

Si le navire sombre, il y aura évidemment faute lourde. Donnerez-vous le moyen à l'armateur qui, le plus souvent, a provoqué le fait, mais qu'il est très difficile d'atteindre, la faculté de s'exonérer des conséquences de ce fait?

Remarquez que c'est sur ce point que j'appelle spécialement votre attention ; si j'insiste, en effet, sur la responsabilité de l'armateur, c'est parce que j'estime que sa personnalité est liée à celle du capitaine par une connexité très étroite. J'en ai exprimé l'avis lors du Congrès d'Anvers, et cet avis je l'ai trouvé confirmé dans un rapport dressé par la Commission royale, spécialement chargée par le Gouvernement anglais de faire une enquête sur les pertes d'existence dues à des accidents de mer (First Report of the Commission on loss of life at sea, etc., 31 juillet 1885).

Cette Commission fut composée des hommes les plus éminents, et les personnalités les plus compétentes ont été appelées à déposer devant elle.

Voici quelques extraits de la déposition de M. Rothery, juge de la cour d'enquête sur les sinistres maritimes (Wreck commissioner), qui fait rapport sur tout accident grave survenant à un navire marchand anglais et applique, s'il y a lieu, des peines disciplinaires aux capitaines et officiers.

Ce qu'il dit se rapporte aux événements qui se sont produits et qui ont entraîné les 469 enquêtes qu'il a dirigées depuis 1876 à 1884 :

« N° 631 du rapport... Dans 349 cas, l'accident paraît avoir été plus ou moins dû au capitaine, aux officiers ou autres personnes à bord; dans 105 cas, il paraît avoir été plus ou moins dû à l'armateur, ses employés ou agents, ou quelqu'autre personne à terre; dans 44 cas, il paraît avoir été dû à des causes échappant au contrôle, et dans 51 cas il n'y avait aucun élément permettant d'apprécier comment l'événement s'est produit. Déduisant les 44 et les 51 cas du total de 469 il reste 374 cas où l'on peut dire que l'accident eût peut-être été évité, et qu'il a été dû soit au capitaine ou quelqu'autre personne à bord, soit à l'armateur ou quelque personne à terre, et, en certains cas, à l'un et l'autre à la fois ».

« N° 635 du rapport... Les tableaux précédents ne montraient que le nombre total des cas dans lesquels il semblait y avoir des

motifs de blâme, mais ne donnaient pas le nombre se rapportant à chaque classe ; mais cette classification est faite dans le tableau que je vousremets en ce moment. Prenant d'abord les cas d'échouement, on verra que, dans les 189 cas d'échouement, il y en a eu 173 dans lesquels l'accident paraît avoir été plus ou moins dû au capitaine, aux officiers ou autres personnes à bord; 8 dans lesquels il paraît avoir été plus ou moins dû aux armateurs ou leurs agents à terre ; 13 dans lesquels il paraît dû à des causes échappant au contrôle ; et 2 seulement dans lesquels il n'y a rien qui permette d'apprécier comment l'événement s'est produit... Il y a cependant, comme on peut le voir, 8 cas dans lesquels l'accident paraît avoir été dû sinon entièrement, au moins partiellement, à l'armateur ou son agent, ou à quelque personne à terre, pour avoir envoyé le navire en mer avec un équipage insuffisant, ou en état innavigable, ou improprement équipé ; comme par exemple dans les cas du « Secret » auquel je reviendrai et au cas de l'« Acheen ». Il est possible que, dans d'autres cas encore, l'armateur ou son agent soient à blâmer, par exemple lorsqu'ils auront encouragé le capitaine à faire un passage aussi rapide que possible, si tant est qu'ils ne le lui aient pas enjoint, et l'auront ainsi amené à poursuivre la route, quand la prudence eût dû lui dicter de s'arrêter et de faire un sondage. Pour de pareils faits cependant il est à peu près impossible d'obtenir la moindre preuve directe ; car le fait, même prouvé, ne déchargerait pas le capitaine des conséquences de la direction imprudente de son navire. »

« N° 636 du rapport... Prenant ensuite les cas d'abordage, la Commission trouvera que, sur un total de 81 cas, il en est 80 dans lesquels l'accident paraît avoir été plus ou moins dû au capitaine, aux officiers ou autres personnes à bord ; 1 dans lequel il paraît plus ou moins dû à l'armateur ou à ses agents à terre ; et 1 dans lequel il paraît dû à des causes échappant au contrôle. Les remarques générales faites pour les échouements s'appliquent également aux abordages... En combien de cas les armateurs ont pu encourir un blâme également, par exemple, pour avoir donné des instructions aux capitaines, en exprimant à ceux-ci qu'ils attendaient d'eux un rapide passage, c'est ce qu'il est extrêmement difficile de dire; car un capitaine ne ferait jamais usage d'un pareil moyen de défense, qui ne le relèverait pas de sa responsabilité et qui, en réalité, ferait obstacle à ce qu'il retrouve jamais un emploi, chez le même armateur, ou chez un autre ».

Il en est de même, Messieurs, dans un grand nombre d'autres cas ; celui du navire surchargé, du navire mal arrimé, instable, défectueux, pourvu d'un équipage insuffisant, ayant pour conséquence, dans 150 cas, le naufrage, l'abandon ou la perte sans nouvelles.

M. Lyon-Caen. — C'est autre chose.

M. Ch. Lejeune. — M. Rothery conclut à ce sujet :

« N° 619 du rapport... Soit que nous prenions les navires coulés, abandonnés ou manquants ensemble, ou que nous séparions les navires coulés et abandonnés de ceux n'ayant plus donné de nouvelles, nous trouvons, autant que nous pouvons en juger par les cas dont j'ai eu à connaître, que, dans la moitié d'entre eux au moins, la perte a été due à des causes sur lesquelles les armateurs avaient quelque contrôle ».

D'après M. Th. Gray, sous-secrétaire du *Board of Trade*, entendu par la Commission royale anglaise, les pertes par accidents de mer pour la marine d'Angleterre (N° 229 du rapport) pendant les années 1875 à 1883 ne comprennent pas moins de 6268 navires à voiles et à vapeur, et de 16,129 hommes d'équipage, sans compter les passagers.

Eh bien, Messieurs, dans ces conditions, je considère qu'il serait excessivement dangereux d'effacer la faute lourde ; il suffit que vous réserviez la justification de la faute légère pour les événements de moindre gravité, où l'on peut admettre que l'exonération soit permise. Si vous agissiez autrement, vous encourageriez les armateurs à se relâcher ; et, en admettant l'irresponsabilité pour la faute lourde, vous mettriez en péril, par cet élément dissolvant de la vigilance humaine, la vie des navigateurs, en même temps que les intérêts des chargeurs.

M. Lyon-Caen. — Je demande la parole pour émettre un avis absolument contraire.

Je regrette de n'être pas du tout de l'avis de M. Lejeune, et je préconise la suppression pure et simple de l'exception C de l'article 4.

Voici quelles sont mes raisons :

Si j'ai bien compris la pensée de la Commission, elle proclame d'abord le *principe* que l'on peut insérer dans le connaissement des clauses de non-responsabilité.

C'est ce que nous venons de décider. Que nous fassions partie de la majorité ou de la minorité, nous devons l'admettre. Après

avoir proclamé ce principe, qui doit avoir une signification, nous sommes arrivés aux exceptions, c'est-à-dire à la détermination des cas dans lesquels nous estimons que la clause de non-responsabilité doit être nulle et ne produire aucun effet.

Dans les exceptions A et B nous avons prévu les cas où les fautes que commettrait le capitaine n'auraient pas le caractère de fautes nautiques.

Ainsi l'arrimage défectueux ne constitue pas une faute nautique.

Un Membre. — Cela dépend !

M. Lyon-Caen. — Nous sommes arrivés ensuite aux fautes nautiques proprement dites, c'est-à-dire celles qui se produisent pendant la durée de la navigation, par exemple le fait de ne pas allumer de feux.

Et c'est pour ces fautes, non reprises aux deux premiers alinéas, que nous dirions : « l'armateur ou le fréteur ne pourra pas stipuler sa non-responsabilité ! » Mais ce dernier alinéa est la destruction du principe posé par nous ; nous arrivons, et d'une façon peu franche, à dire : Il est défendu aux armateurs et fréteurs de stipuler dans le connaissement des clauses de non-responsabilité !

On vous l'a dit à plusieurs reprises, Messieurs : rien n'est plus difficile que de distinguer la faute lourde de la faute légère.

Les personnes les plus impartiales consultées apprécieront une faute lourde comme constituant une faute légère et *vice-versa*. A quel résultat arriverez-vous ?

C'est que, tout naturellement, les armateurs à qui vous permettrez d'insérer cette clause de non responsabilité ne pourront pas apprécier s'il y a responsabilité ou non, parce que la distinction entre la faute lourde et la faute légère est très subtile, et qu'à cet égard il est impossible de poser des principes spéciaux.

J'ajouterai encore deux considérations en faveur de ma thèse :

Dans beaucoup de pays, en Belgique et en France notamment, les tribunaux de commerce, qui jugent en pareil cas, se composent de commerçants. Loin de ma pensée de critiquer l'institution des tribunaux de commerce, mais je ne puis pas m'empêcher de penser que la profession qu'exercent les juges pèse quelquefois sur leurs décisions.

Ils sont entraînés, la nature de l'homme est ainsi faite, à décider dans un sens ou dans un autre, suivant qu'ils sont propriétaires, armateurs ou commerçants.

Avec une clause semblable, excluant la non-responsabilité en cas de faute lourde, un tribunal, dans la composition duquel entreraient des chargeurs, décidera qu'il y a faute lourde, et cela de la meilleure foi du monde.

Un Membre. — C'est la critique du système français !

M. Lyon-Caen. — Il faut éviter soigneusement de commettre une confusion qui toucherait aux principes mêmes du droit.

En droit nous disons : On ne peut pas, à l'avance, convenir qu'on ne sera pas responsable d'actes frauduleux. Et l'on assimile la faute lourde au dol, aux actes frauduleux ! car la portée de l'exception C n'est pas autre.

Il me semble que, si nous admettons l'exception C, nous arriverons, pour les différents motifs que je viens d'indiquer, à détruire la liberté des conventions que nous avons proclamée en principe.

Voilà les raisons pour lesquelles je ne voterai pas l'exception C.

M. Wendt. — Ces raisons ne m'ont pas convaincu : il n'y a pas que l'intérêt des propriétaires de navires, il y a aussi celui des chargeurs; et mon expérience me permet d'affirmer qu'en cas de collisions j'ai pu me convaincre que neuf fois sur dix ces accidents auraient pu être évités si chacun avait fait son devoir.

M. Ch. Lejeune. — En réponse à l'honorable M. Lyon-Caen, je me permettrai de dire qu'au précédent Congrès on a proposé une disposition qui lui donnait en partie satisfaction ; c'était la suivante : « Ne sont pas réputées fautes lourdes les erreurs de jugement » dans les manœuvres de navigation résultant de mauvaises » appréciations, défaut d'habileté, trouble ou confusion dans le » commandement ou dans l'exécution. »

C'est là une partie des cas visés par ce qu'on appelle des « fautes nautiques ».

J'avais soutenu cette proposition, et M. Picard l'a combattue, en disant que, même dans une manœuvre de navigation, une faute lourde pouvait être commise, et qu'il fallait maintenir la distinction entre la faute lourde et la faute légère. Cette proposition ne fut pas admise; j'ai regretté cette décision et je viens vous demander aujourd'hui de remettre la question en discussion.

En adoptant la résolution dont il s'agit, nous donnerions à l'exception C un correctif juste, légitime, équitable, qui mettrait fin aux difficultés dont parle M. Lyon-Caen et qui donnerait bonne mesure à l'armateur et à son capitaine. Cette décision se rapprochera de celle prise à Hambourg, en 1885, par la Conférence de

l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens, et qui était conçue en ces termes :

« L'armateur sera responsable de ce que son navire soit conve- » nablement équipé, etc. Il sera également responsable de la » baraterie, faute et négligence, mais non pas de l'erreur de » jugement du capitaine, des officiers et de l'équipage. »

M. Picard. — Lorsqu'au Congrès d'Anvers j'ai parlé de fautes lourdes il s'agissait d'obtenir — et cela paraissait difficile — qu'on voulût bien considérer l'armateur comme responsable des faits du capitaine. Aujourd'hui encore on vous dit qu'il doit ne l'être jamais.

A Anvers, j'ai fourni une thèse tendant à le rendre responsable des fautes lourdes. Il semblait que c'était le minimum que l'on pût obtenir.

Mais je suis, avec MM. Lejeune et Wendt, partisan d'une thèse qui rendrait l'armateur responsable de tous les faits du capitaine. Je ne me dissimule pas, toutefois, la difficulté qu'il y a à obtenir cela dès maintenant.

En ce qui concerne la question de savoir si l'armateur ne doit pas être rendu responsable des fautes lourdes, il y a antinomie entre l'exception *A* et l'exception *C*.

L'exception *A* dit : « Les actes de nature à compromettre le » parfait état de navigabilité des navires. »

Cela vise les cas si nombreux où l'armateur permettrait au capitaine de se mettre en route sur un navire se trouvant dans de mauvaises conditions.

C'est ce qui a donné naissance à la loi Plimsoll.

Or, vous ne pouvez pas déclarer dans un cas que l'armateur doit rester responsable, et dans un autre qu'il ne le doit pas.

Pour être logique, il faut le déclarer responsable dans les deux cas. L'armateur peut, en effet, exercer son contrôle dans le choix du capitaine, comme dans celui du navire; les deux choses se tiennent ; il possède de part et d'autre la faculté de contrôle; dès lors il n'y a pas lieu de faire une distinction quant à sa responsabilité. Or, dans le premier cas vous l'avez déclaré responsable toujours; tandis que dans le second, par des hésitations que je ne m'explique pas, vous le dégagez de cette responsabilité dans certaines circonstances.

C'est ce que je trouve illogique. A mon avis, il faut, dans les deux cas, affirmer la responsabilité. Et en tous cas le minimum qu'on

puisse faire c'est de le déclarer responsable dans le cas le plus important, c'est-à-dire celui de la faute lourde.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous sommes en présence : 1° de l'exception *C*, telle qu'elle est proposée par la Commission, sauf un amendement qui n'a pas rencontré d'opposition et consistant à compléter le projet par l'addition des mots « du capitaine, de l'équipage ou des préposés du fréteur » ; 2° d'une restriction proposée par M. Lejeune, et 3° d'une proposition de suppression totale, émanant de MM. Molengraaf et Danjon.

— L'exception *C* est mise aux voix et adoptée dans les termes suivants :

« *C*. Les actes ou négligences du capitaine de l'équipage ou des préposés du fréteur ayant le caractère de la faute lourde. »

M. LE PRÉSIDENT. — La restriction proposée par M. Lejeune est conçue en ces termes : « Ne sont pas réputées fautes lourdes » les erreurs de jugement dans les manœuvres de navigation, » résultant de mauvaises appréciations, défaut d'habileté, trou- » ble ou confusion dans le commandement ou dans l'exécution. »

M. LYON-CAEN. — Je me permettrai de poser une question à M. Lejeune. J'aurais désiré la suppression complète de l'exception *C*.

La Section s'est prononcée en sens contraire, et M. Lejeune propose une atténuation. J'étais partisan d'un système plus radical; mais, tout naturellement, je me rallierai à l'atténuation. Je voudrais donc en comprendre la portée exacte.

Je désirerais savoir ce qui reste de l'exception *B* de l'art. 4, étant données les exceptions que M. Lejeune y apporte ?

M. Lejeune a cité le cas d'un navire qui, dans le voisinage des côtes, ne ralentit pas sa vitesse afin d'entrer dans le port d'arrivée à heure déterminée...

M. LEJEUNE. — Je citerai encore le cas où les feux n'auraient pas été allumés; c'est une faute qui ne peut être mise sur le compte d'une erreur de jugement; c'est bien une faute lourde.

L'erreur de jugement dans la manœuvre serait, par exemple, en prévision d'un abordage, une navigation à tribord au lieu d'une navigation à bâbord.

Comme ces erreurs sont nécessairement fréquentes, qu'il y a souvent doute sur le jugement à porter sur les manœuvres et que, au surplus, le meilleur marin peut se tromper dans un moment de

trouble, je pense qu'en adoptant l'amendement que je propose on fera œuvre de justice.

M. Wendt. — Je demande dans quel sens on soumet la question au vote. Est-ce contre nous?

M. le Président. — Non; je consulte l'assemblée sur la proposition de M. Lejeune.

M. Vrancken. — Je trouve la disposition superflue. Nous disons clairement dans l'exception *C* que nous visons uniquement la faute lourde.

Plusieurs membres. — Oui! oui!

M. Vrancken. — On allonge le texte inutilement.

M. Lyon-Caen nous fait part des craintes que lui inspire la composition des tribunaux de commerce. Mais, Messieurs, la même objection ne se présentera-t-elle pas lorsqu'il s'agira de distinguer si un abordage est dû à une circonstance fortuite ou à une faute grave? Ces craintes sont donc chimériques.

Il faut, à mon avis, laisser la disposition telle quelle; le caractère en est parfaitement déterminé. C'est au juge qu'il appartiendra de faire la distinction; il doit dans tous les cas apprécier.

M. Lejeune. — Pour ma part, je ne demanderais pas mieux que de me rallier à la manière de voir de M. Vrancken, s'il est entendu que, dans le sentiment de l'assemblée, les fautes nautiques relatées dans mon amendement sont des fautes légères. Si cela est entendu, ma restriction est, en effet, inutile.

M. Lyon-Caen. — La portée de mon observation était celle-ci: Dans les pays où les tribunaux de commerce existent, les juges sont recrutés parmi les chargeurs. Ceux-ci ont évidemment une tendance à admettre trop facilement qu'il y a faute lourde. Je crois donc qu'il est utile de lier les juges.

J'ajouterai encore que l'appréciation d'une faute est une appréciation de faits. Dans les pays où il existe une cour de cassation, en Belgique, en France, celle-ci n'aurait pas à intervenir. Tandis que si nous admettons l'addition proposé par M. Lejeune, et si, par hasard, un tribunal déclarait inopérante une clause de non-responsabilité parce qu'il y aurait faute lourde, il y aurait encore un recours possible devant la cour de cassation.

Je crois donc que, dans l'intérêt même des chargeurs, auxquels la majorité est évidemment favorable, il est à désirer que nous n'allions pas trop loin.

Les législateurs des différents pays ont beaucoup de peine

à admettre que la liberté d'affrétement soit restreinte par des dispositions légales.

Commençons par émettre le vœu que cette liberté soit restreinte, mais dans des limites bien déterminées à l'avance.

Ne supprimons pas absolument la liberté des conventions que nous avons proclamée ; sinon, nous arriverons à ce résultat : nous aurons proclamé un principe et nous aurons laissé aux juges la faculté de l'annuler.

M. Powell. — Je désire dire deux mots en réponse aux paroles de M. Lyon-Caen sur la partialité des juges des tribunaux de commerce.

J'ai passé douze ans de ma vie dans un tribunal de ce genre et je crois pouvoir protester très amicalement, mais très énergiquement, contre l'opinion que M. Lyon-Caen a exprimée sur cette institution.

Je crois devoir déclarer hautement que des commerçants revêtus d'une robe sont tout aussi impartiaux et aussi bons appréciateurs que des magistrats de profession.

M. Lyon-Caen. — Évidemment, mais ce sont des hommes!

M. Powell. — J'affirme qu'au point de vue de la compétence, si c'est celle-ci que vous mettez en jeu, ils valent tout autant, pour ne pas dire mieux, que des juges de métier et jugeront tout aussi bien que n'importe qui les questions qui sont du ressort des tribunaux de commerce.

M. Sieveking. — Dans le vote de tout à l'heure il y a eu une confusion.

L'assemblée a décidé d'interdire au fréteur de s'exonérer de la faute lourde du capitaine. Cette décision ne signifie pas qu'il lui est interdit de s'exonérer de la faute légère.

M. Wendt est d'avis qu'il doit lui être interdit de s'exonérer de toutes les fautes.

L'assemblée ne s'est pas prononcée sur ce point. On a voté en ce qui concerne les fautes lourdes, mais la question n'a pas été posée en ce qui concerne les fautes légères.

M. le Président. — Nous sommes d'accord pour permettre à tout le monde de s'exprimer librement. Rien n'empêche les partisans de la responsabilité du chef de fautes légères de demander qu'une distinction soit faite.

Mais, avant de sortir de la faute lourde, je dois mettre aux voix la proposition de M. Lejeune.

— La proposition est mise aux voix et rejetée.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous nous trouvons maintenant en présence de la proposition de M. Wendt, qui tend à interdire également les clauses d'irresponsabilité quant aux fautes légères.

M. DANJON. — Il semble que, sur ce point, le vote est acquis. Je tiens à bien faire remarquer que, si l'on vote l'adjonction que demande M. Wendt, on se mettra en contradiction avec le principe même voté précédemment.

— La proposition de M. Wendt est mise aux voix et rejetée.

L'assemblée décide que l'art. 4 sera inséré dans le chapitre V du contrat d'affrétement dans les termes suivants et à la suite de l'art. 1er :

» Art. 2. — Le fréteur est responsable de la perte et des ava-
» ries du chargement, à moins qu'il ne prouve que le dommage a
» été causé par une force majeure, par le vice propre de la chose,
» ou par la faute de l'affréteur.

» Il est néanmoins loisible aux parties de déroger à cette respon-
» sabilité, sauf en ce qui concerne :

» *A*) Les actes ou négligences de nature à compromettre le par-
» fait état de navigabilité du navire ;

» *B*) L'arrimage, la garde, le maniement ou la délivrance de
» la cargaison ;

» *C*) Les actes ou négligences du capitaine, de l'équipage ou
» des préposés du fréteur ayant le caractère de la faute lourde. »

M. LE PRÉSIDENT. — Vient maintement l'art. 5 du projet de la 2e Commission, ainsi conçu : « Il est interdit au propriétaire du navire ou au capitaine de s'exonérer des conséquences de leur faute personnelle. »

MM. Danjon et Molengraaf présentent un amendement qui est libellé comme suit :

» Art. 5. — Il est interdit au fréteur et au capitaine de s'exo-
» nérer des conséquences de leur faute personnelle, intentionnelle
» ou lourde. »

M. DANJON. — Je ne me fais pas d'illusion quant au sort de cet amendement; ici, moins encore que pour l'art. 4, nous n'avons de chances de succès.

Par la disposition dont nous nous occupons en ce moment, on est autorisé de s'exonérer dans une certaine mesure de ses fautes

personnelles. — Nous sommes à peu près convaincus que le Congrès ne l'adoptera pas.

Toutefois, Messieurs, je vous demande quelques minutes d'attention et vous supplie de bien réfléchir à la solution proposée car elle a une grande importance.

Si vous ne voulez pas voter l'amendement, je vous demanderai tout au moins de ne pas admettre non plus le projet de la Commission, qui part d'un principe diamétralement opposé, c'est-à-dire le principe de l'interdiction absolue de la faculté de s'exonérer de la responsabilité de ses fautes personnelles. Je vais expliquer ma pensée sur les deux points :

Je voudrais d'abord démontrer très rapidement que tous les principes juridiques veulent qu'on puisse s'affranchir, dans une certaine mesure, de la responsabilité de ses fautes. Mais, pour cela, il faudrait remonter jusqu'au droit romain. Si l'on avait les textes sous les yeux on pourrait facilement reconnaître que les jurisconsultes romains ont toujours fait une distinction et admis qu'on peut parfaitement stipuler l'irresponsabilité de ses fautes personnelles légères.

J'ajoute, Messieurs, que, dans le droit contemporain, il y a une institution qui était inconnue au moyen-âge, qui a pris aujourd'hui une grande extension et nous permet d'affirmer qu'on peut s'affranchir de ses fautes légères. J'ai nommé l'assurance. Toutes les compagnies d'assurances, et particulièrement celles contre l'incendie, vous garantissent contre les conséquences de vos fautes personnelles.

Voici deux faits à ma connaissance qui le prouvent surabondamment :

Une personne assurée ayant placé un habit près de la cheminée, le feu s'y est communiqué et a brûlé une manche du vêtement. Elle s'est adressée à la compagnie d'assurance qui lui a remboursé le prix de son habit.

Dans un autre cas, on avait mis à proximité du foyer une nappe; la nappe a brûlé et le propriétaire a été indemnisé.

Dans ces deux cas, il s'agissait bien de fautes légères.

D'où il résulte, Messieurs, que, d'après les principes juridiques et ceux mis en évidence par les contrats d'assurances, on peut se garantir contre les conséquences de ses fautes personnelles dans une certaine mesure.

En ce qui concerne particulièrement la matière maritime, il y

aurait une considération qui, selon moi, devrait être très puissante pour faire admettre que le fréteur et le capitaine peuvent, dans une mesure déterminée, se garantir personnellement par la clause d'exonération contre les conséquences de leurs fautes légères.

Il arrive parfois, comme on l'a dit tantôt, que le propriétaire et le capitaine ne forment qu'une même personne. Or, j'estime que le capitaine, qui est propriétaire du navire qu'il dirige doit être placé dans une situation aussi avantageuse que le capitaliste qui fait diriger son navire par un capitaine à ses gages.

Eh bien! Messieurs, dans l'art. 4 nous disons que « l'armateur peut s'exonérer des conséquences des fautes de son capitaine, dans une certaine mesure ». Et dans l'art. 5 vous diriez que « le capitaine propriétaire du navire ne peut s'exonérer de ses fautes » !

Ne trouvez-vous pas qu'il y a là une irrégularité flagrante ?

Je propose donc un amendement aux termes duquel on admettrait, dans une certaine mesure, la clause d'irresponsabilité en ce qui concerne les fautes personnelles.

Je vous ai dit, en commençant, que je ne me faisais pas d'illusions sur le sort de mon amendement et j'ai exprimé mes craintes de le voir rejeter. S'il doit en être ainsi, je vous supplie de ne pas voter une résolution contraire, et cela dans l'intérêt même du prestige des décisions du Congrès.

La matière dont nous nous occupons — la clause d'irresponsabilité — est une matière relativement nouvelle, au sujet de laquelle les idées ont certainement varié depuis quelques années.

Il y a vingt ou trente ans si l'on avait proposé d'admettre le principe de l'irresponsabilité tout le monde aurait répondu négativement.

Voyez le chemin parcouru depuis cette époque !

Les opinions se sont formées et une grande majorité a voté le principe d'irresponsabilité des fautes du capitaine.

D'ici à quelques années on va assister, j'en suis convaincu, à un revirement en ce qui concerne les fautes personnelles.

Si vous ne votez pas l'amendement et si vous admettez la disposition contraire, je suis intimement convaincu que les résolutions du Congrès qui doivent rester acquises, former en quelque sorte un monument, seront révisées à bref délai à la suite d'un revirement complet d'opinions.

En terminant, j'ajoute que l'opinion opposée à la clause d'irresponsabilité des fautes personnelles n'est pas aussi accentuée qu'on

veut bien le dire. La cour de cassation de France a déjà rendu, à ma connaissance, un arrêt en faveur de la clause d'irresponsabilité des fautes personnelles.

Il serait donc dangereux, si vous ne votez pas mon amendement, de voter un texte absolument contraire.

M. le Président. — Je me permets d'ajouter — et ceci appuie les paroles de M. Danjon — que la loi belge permet expressément de s'assurer contre les conséquences d'une faute légère personnelle.

Nous sommes en présence de deux propositions : celle de MM. Molengraaf et Danjon et celle de la deuxième Commission.

— La proposition de MM. Molengraaf et Danjon, conçue en ces termes : « Il est interdit au fréteur et au capitaine de s'exonérer » des conséquences de leurs fautes personnelles, intentionnelles ou » lourdes », est mise aux voix et rejetée.

La proposition de la deuxième Commission, modifiée comme suit: « *Il est interdit au fréteur et au capitaine de navire de s'exonérer des conséquences de leurs fautes personnelles* », est mise aux voix et adoptée.

L'assemblée décide que cette résolution formera l'art. 3 du chapitre V. *Contrat d'affrétement.*

La séance est levée à 4 heures.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Séance du 6 octobre 1888.

PRÉSIDENCE DE M. VICTOR JACOBS.

La séance est ouverte à 9 heures.

MM. VAN MEENEN et RAFFALOVICH remplissent les fonctions de secrétaires.

DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT

PROJET DE LA COMMISSION ORGANISATRICE

Article 1er.

La charte-partie peut se transmettre par voie d'endossement.

Article 2.

Le fret est dû en entier :

1° Lorsque les marchandises arrivent à destination, quel que soit l'état dans lequel elles y arrivent ;

2° Lorsqu'elles sont sacrifiées pour le salut commun du navire et du chargement ;

3° Lorsqu'elles ont été vendues, engagées ou employées pour les besoins du navire et que celui-ci arrive à bon port;

4° Lorsque, en cours du voyage, elles ont péri par vice propre ou ont été vendues dans l'intérêt exclusif de leur propriétaire. Néanmoins, si la perte ou la vente a épargné des frais au capitaine, les frais épargnés sont déduits du fret.

L'obligation de l'affréteur de payer le fret est indépendante de l'obligation qu'a le fréteur : *a*) de contribuer à l'avarie commune ; *b*) de payer, à leur valeur, au port de décharge, les marchandises vendues, engagées ou employées pour les besoins du navire; *c*) de participer aux frais de rachat ou au sauvetage des marchandises, dans la proportion du fret qui s'y rapporte.

Discussion en Commission.

Article 1er.

Cet article est adopté sans observations.

Article 2.

M. Molengraaf propose de supprimer le 2°.

M. Molengraaf estime que, dans le cas prévu par le 2°, le fret ne doit pas être payé par celui à qui était destinée la marchandise. Il y a lieu seulement à bonifier le fret, au profit du capitaine, dans le règlement d'avaries communes. C'est ainsi que cela se fait dans la pratique. Ce fret est un des éléments dont on tient compte dans la dispache.

M. Genicot fait remarquer que, dans la pratique, on fait payer le fret au destinataire dans le règlement d'avaries.

M. Gonse pense qu'il y aura une différence dans le résultat, suivant que l'on emploie l'un ou l'autre mode de calcul.

M. Molengraaf insiste. Le fret sera payé par la contribution. C'est plus juste. L'armateur, ayant sacrifié le fret, en est remboursé par la contribution, de même que le propriétaire de la marchandise en ce qui concerne celle-ci.

M. Danjon fait remarquer que le propriétaire de la marchandise sacrifiée est remis dans la même situation que si le sacrifice n'avait pas eu lieu. Il reçoit de l'argent au lieu de la chose même. Il doit donc supporter les mêmes charges. Rationnellement il doit le fret.

M. Molengraaf. — S'il est entendu que la valeur des choses sacrifiées comprend le fret, l'amendement peut être retiré.

M. Dumercy fait remarquer que la question soulevée par M. Molengraaf concerne moins la matière de l'affrètement que la matière des avaries. Il s'agit actuellement de savoir si le fret est dû ou non?

M. Molengraaf retire son amendement puisque tout le monde est d'accord que le fret dû par le propriétaire de la marchandise lui est remboursé par la contribution.

MM. Aunon y Villalon et Mille y Suarez proposent l'amendement suivant au 4° de l'art. 2 :

« 4° ... si *le sacrifice*, la vente, *l'engagement*, *l'emploi* ou la perte des marchandises *dans les cas prévus sous* les nos 2, 3 et 4 a épargné des frais au capitaine, les frais épargnés sont déduits du fret. »

M. MILLE Y SUAREZ justifie l'amendement en disant qu'il y a lieu de tenir compte des frais épargnés par le capitaine, aussi bien dans les cas prévus sous les nos 2 et 3 que dans le cas prévu par le n° 4. Le texte proposé pourrait laisser un doute à cet égard ; il importe que ce doute soit dissipé.

M. DANJON appuie l'amendement et le complète en demandant que la 2me phrase du 4° devienne un paragraphe distinct.

M. PICARD partage l'opinion de MM. Mille et Danjon ; il croit que la rédaction pourrait être encore simplifiée si l'on disait :

« Néanmoins si, dans les cas prévus sous les nos 2, 3 et 4 ci-dessus, des frais ont été épargnés au capitaine, ils sont déduits du fret. »

Cette rédaction est adoptée. — Cette proposition forme un paragraphe spécial.

M. DANJON demande si l'expression *vice propre*, dans le 4e, comprend la faute du chargeur, sinon il faut préciser en ajoutant les mots : *ou par la faute du chargeur*, car il y a identité de motif.

M. GENICOT croit qu'il faudrait également prévoir expressément le vice d'emballage.

M. ULRICH appuie ces deux propositions. La loi allemande, notamment, distingue le vice propre, la faute du chargeur et le vice d'emballage. Il est nécessaire de préciser, car les lois diffèrent.

M. GONSE est d'avis qu'il est inutile de mentionner le vice d'emballage. Cela est compris dans le vice propre.

M. ULRICH propose de dire : *faute de l'affréteur*, au lieu de : *faute du chargeur*. C'est plus correct.

La Commission décide qu'il y a lieu d'ajouter dans le 4° de l'art. 2, après les mots : *vice propre*, les mots, ou par la *faute de l'affréteur*.

L'art. 2 est en conséquence conçu comme suit :

« ART. 2. Le fret est dû en entier :

» 1° Lorsque les marchandises arrivent à destination, quel que soit l'état
» dans lequel elles y arrivent :

» 2° Lorsqu'elles sont sacrifiées pour le salut commun du navire et du
» chargement ;

» 3° Lorsqu'elles ont été vendues, engagées ou employées pour les besoins
» du navire et que celui-ci arrive à bon port ;

» 4° Lorsque, au cours du voyage, elles ont péri par vice propre *ou par*
» *la faute de l'affréteur*, ou ont été vendues dans l'intérêt exclusif de leur
» propriétaire.

» Néanmoins si, *dans les cas prévus sous les nos* 2, 3 *et* 4 *ci-dessus, des*
» *frais ont été épargnés au capitaine, ceux-ci* sont déduits du fret.

» L'obligation de l'affréteur de payer le fret est indépendante de l'obliga-
» tion qu'a le fréteur : *a*) de contribuer à l'avarie commune ; *b*) de payer, à
» leur valeur au port de décharge, les marchandises vendues, engagées ou
» employées pour les besoins du navire ; *c*) de participer aux frais de rachat
» ou de sauvetage des marchandises dans la proportion du fret qui s'y rap-
» porte. »

M. DANJON demande si le fret est encore dû lorsque les marchandises

n'ont plus aucune espèce de valeur à l'arrivée? D'après le principe consacré par le 1° de l'art. 2, le fret est dû dans tous les cas, même si la marchandise, arrivant à destination, a perdu toute valeur; c'est extrêmement rigoureux.

M. PICARD fait remarquer que l'assurance sauvegarde dans un pareil cas les intérêts du propriétaire de la marchandise.

M. DANJON pense qu'il y a lieu de tenir compte de l'état dans lequel la marchandise arrive. — Si elle est tellement détériorée qu'elle n'a plus de valeur, peut-on dire, en équité, que le capitaine ait rempli toute son obligation?

M. ULRICH. — Il importe que le chargeur ne puisse, en tous cas, être tenu au delà de la valeur de la chose.

M. DANJON. — En fait, le capitaine réclame le fret au destinataire. Si celui-ci refuse, le capitaine n'a plus de recours pratique que sur la chose. Il a bien un recours contre l'affréteur, mais ce recours est si difficile à exercer qu'on peut le considérer comme inexistant. — Il ne s'agirait donc que de régulariser le fait et de consacrer le droit, pour le destinataire, d'abandonner la chose pour se libérer du fret.

M. ULRICH. — C'est l'abandon pour le fret. La loi allemande admet l'abandon pour le fret, notamment en cas de futailles vides. La loi anglaise admet aussi cet abandon.

M. PICARD. — La loi allemande (art. 617) admet l'abandon pour le fret, mais seulement dans les limites de l'art. 310 du code français; c'est le cas des futailles vides.

Dans ce cas, l'exception se justifie par des raisons spéciales; mais comment le droit de se libérer de ses obligations pourrait-il être reconnu par la loi à l'affréteur? Rien de semblable n'existe en matière de transport par terre.

M. CRUYSMANS rappelle que le capitaine est toujours tenu des avaries, sauf à lui à prouver la force majeure. D'autre part, le fret est dû quand la marchandise a péri par vice propre.

Il n'est pas possible d'accorder à l'affréteur le droit exorbitant de se libérer de ses obligations.

La Commission décide à l'unanimité qu'il y a lieu de confirmer la décision prise au Congrès d'Anvers sur cette question.

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Les art. 1er et 2, amendés par la troisième Commission, sont votés sans observation.

Article 3.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par suite d'un événement de force majeure et, à moins

de convention contraire, le fret payé d'avance doit être restitué.

Discussion en Commission

M. Lyon-Caen propose l'amendement suivant :

« *A moins de convention contraire*, il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par suite d'un événement de force majeure. »

M. Danjon appuie cet amendement. — Le texte proposé peut donner lieu à controverse : peut-on stipuler qu'il sera dû un fret si la marchandise est perdue, lorsque le fret n'est pas payé à l'avance ; ou la convention contraire n'est-elle admise que dans le seul cas où le fret a été payé d'avance? Il y a controverse sérieuse, en France, sur cette question. La jurisprudence n'admet pas la validité des clauses contraires quand le fret n'est pas payé d'avance ; la doctrine, au contraire, admet la validité de ces clauses. Il y a lieu d'autoriser la clause contraire dans les deux cas.

M. Gonse appuie l'amendement de M. Lyon-Caen. Il est nécessaire de généraliser et de donner plus de précision au texte proposé.

M. Cruymans est du même avis ; on pourrait ajouter à l'article : *et le fret payé d'avance doit être restitué.*

M. Picard dit que la pensée de la Commission belge est conforme à l'opinion de M. Lyon-Caen.

M. Dumercy propose de dire : *le tout à moins de convention contraire.* Ces mots seraient ajoutés à la fin de l'article.

La proposition de M. Dumercy est adoptée.

L'art. 3 est donc ainsi rédigé :

« Art. 3. Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par suite » d'un événement de force majeure, et le fret payé d'avance doit être resti- » tué, *le tout à moins de convention contraire.* »

Discussion en Assemblée générale

Le texte proposé par la troisième Commission est admis sans observation.

Article 4.

Quand le navire ne peut achever son voyage, les règles suivantes sont appliquées :

a) Si l'impossibilité provient d'une interdiction de commerce, d'un blocus ou de toute autre cause générale, applicable à tous les navires, le capitaine débarque le chargement dans le port qu'il juge le plus favorable aux intérêts des chargeurs ; le montant du fret est alors fixé, *ex æquo et bono*, par le tribunal compétent du port de décharge ;

b) Si l'impossibilité tient au navire, le capitaine est tenu d'agir de façon à sauvegarder le mieux possible les intérêts des chargeurs, en réexpédiant les marchandises à destination, si les circonstances le permettent. Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu, la différence entre ces deux frets doit seule être payée au premier fréteur; il ne lui sera rien dû si le nouveau fret est égal au fret primitif; si le nouveau fret est supérieur, la différence est supportée par le chargeur, sauf recours, de sa part, contre ceux dont la faute aurait causé l'interruption du voyage. S'il ne peut réexpédier les marchandises à destination, le capitaine n'aura droit à aucun fret.

DISCUSSION EN COMMISSION

MM. AUNON Y VILLALON et MILLE Y SUAREZ proposent l'amendement suivant :

« ... *b*) ... S'il ne peut réexpédier les marchandises à destination, *le montant du fret sera fixé* ex æquo et bono *par le tribunal compétent du port de décharge.* »

M. MILLE Y SUAREZ expose les motifs de l'amendement. Le projet n'est pas juste. Dans le cas prévu au litt. *b*, de même que dans le cas prévu à l'art. *a*, le capitaine a droit à un fret proportionnel. La situation est la même dans l'un et dans l'autre cas.

M. GONSE pense qu'il faut distinguer le cas *a* du cas *b*. Dans le cas *a*, il y a force majeure. Dans le cas *b*, il y a faute du navire.

M. DANJON pense, au contraire, que dans le cas *b*, comme dans le cas *a*, il y a force majeure. Seulement, il s'agit d'un fait particulier au navire.

M. MILLE Y SUAREZ fait remarquer que le litt. *b* ne prévoit que la force majeure. C'est l'art. 5 qui s'occupe des cas de faute. Mais il ne faut pas établir un fret de distance; il faut établir un fret à déterminer *ex æquo et bono* par la justice. Les circonstances peuvent varier d'une espèce à l'autre. Bien que le capitaine ait conduit la marchandise près du port de destination, que la plus grande partie du trajet ait été accomplie, il se peut que le propriétaire de la marchandise ait à payer encore un fret très élevé pour amener sa marchandise à destination. Il ne faut donc pas seulement tenir compte du trajet accompli.

M. GONSE. — Les motifs qui justifient le payement d'un fret proportionnel dans le cas *a* s'appliquent au cas *b*. Il ne faut pas que le propriétaire de la marchandise s'enrichisse aux dépens du capitaine. Si le trajet accompli lui profite, il faut qu'il en soit tenu compte au profit du capitaine.

L'amendement est adopté.

M. Danjon demande une explication sur le sens du litt. *b*) à propos des frets successifs. Dans le cas où le fret nouveau est moindre que le fret convenu, le capitaine doit avoir droit à son premier fret, car il exécute son contrat.

M. Cruysmans est d'avis que la solution proposée par la Commission belge est juste.

M. Gonse est du même avis. Si, par exemple, le premier fret est de 50 fr., le réaffrétement se fait à 25 fr., le destinataire paye 25 fr. au deuxième capitaine qui lui remet la marchandise, et il doit 25 fr. au premier capitaine, qui n'a fait qu'une partie du trajet. Cela est absolument correct et c'est bien ce que M. Danjon demande.

La Commission tout entière partage l'avis de M. Gonse. Le texte proposé par la Commission a bien le sens que M. Gonse lui donne.

M. Danjon demande s'il ne conviendrait pas de prévoir le cas où le navire a été abandonné par le capitaine, qu'un tiers l'a sauvé et amené à bon port; dans ce cas le fret ne serait-il pas dû au sauveteur ?

M. Gonse estime que, dans ce cas, le fret est incontestablement dû, sauf le droit du sauveteur.

Cette opinion est partagée par la Commission.

M. de Martens demande quel est le sens que l'on donne au mot *blocus* qui est employé dans l'art. 4, litt. *a*)? Il y a deux blocus : le blocus du guerre et le blocus pacifique. Il y a eu, il y a quelques années, un blocus pacifique sur les côtes de Grèce. Or, dans le cas de blocus pacifique, le capitaine ne doit-il pas être tenu de se rendre jusqu'au port de destination ?

M. Gonse. — Cela dépendra : si le blocus n'est pas effectif, il n'y a pas impossibilité.

M. de Martens propose de dire *blocus de guerre*, sans trancher la question de savoir ce que c'est que le blocus de guerre, car cette matière touche au droit public. Le blocus pacifique doit être compris dans l'expression : interdiction de commerce.

M. Picard. — La question soulevée par M. de Martens touche au droit public. Elle est délicate. Il conviendrait de ne pas y toucher puisqu'elle sort de la compétence du Congrès. Il vaudrait mieux supprimer le mot *blocus*. L'expression « interdiction de commerce » a un sens suffisamment large.

M. de Martens se rallie à cette proposition.

Le mot *blocus* est supprimé.

En conséquence l'article est rédigé comme suit :

« Quand le navire ne peut achever son voyage, les règles suivantes sont appliquées :

» *a*) Si l'impossibilité provient d'une interdiction de commerce ou de toute autre cause générale, applicable à tous les navires, le capitaine débarque le chargement dans le port qu'il juge le plus favorable aux intérêts des chargeurs ; le montant du fret est alors fixé, *ex æquo et bono*, par le tribunal compétent du port de décharge ;

» *b*) Si l'impossibilité tient au navire, le capitaine est tenu d'agir de façon à sauvegarder le mieux possible les intérêts des chargeurs, en réex-

pédiant les marchandises à destination, si les circonstances le permettent. Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu, la différence entre ces deux frets doit seule être payée au fréteur ; il ne lui sera rien dû si le nouveau fret est égal au fret primitif ; si le nouveau fret est supérieur, la différence est supportée par le chargeur, sauf recours, de sa part, contre ceux dont la faute aurait causé l'interruption du voyage. Si le capitaine ne peut réexpédier les marchandises à destination, *le montant du fret sera fixé* ex æquo et bono *par le tribunal compétent du port de décharge.* »

Discussion en Assemblée générale

M. Lyon-Caen. — Je désire présenter quelques observations sur l'art 4. litt. *b*.

Je m'aperçois que la troisième Commission a repoussé la solution adoptée à Anvers. A Anvers, on avait admis qu'il n'y aurait jamais lieu au fret de distance. — Dans le texte qui nous est soumis, je lis : « S'il ne peut réexpédier les marchandises à destination, le montant du fret sera fixé *ex æquo et bono.* » Le Congrès d'Anvers s'était approprié la règle admise en Angleterre.

La troisième Commission nous propose aujourd'hui de revenir sur cette décision et de consacrer quelque chose d'analogue au fret de distance.

Le tribunal compétent est chargé de déterminer, d'après les circonstances, quel sera le montant du fret dû lorsque, par suite d'un accident, les marchandises ne pourront pas arriver jusqu'au lieu de destination. Je voudrais que la Commission nous expliquât pour quelle raison elle a repoussé l'expression de « fret de distance » ?

M. Picard. — Il a paru à la Commission que, dans des cas nombreux, il résulte du transport de la marchandise jusqu'à un port intermédiaire un avantage pour le chargeur et que, dès lors, il est équitable d'attribuer à concurrence de cet avantage le fret au capitaine.

M. le Président. — Le code de 1807 (art. 296), la loi allemande et d'autres lois accordent le fret de distance proprement dit, c'est-à-dire exactement proportionnel à la distance parcourue, sans tenir compte si la distance parcourue procure un avantage proportionnel au chargeur.

C'est la Commission française de 1865 qui a pris l'initiative de la résolution adoptée au Congrès d'Anvers. Elle s'est dit, à la suite de difficultés nombreuses, que le fret de distance ainsi calculé

est inique et qu'il vaut mieux supprimer tout droit au fret du moment que le fréteur n'a pas accompli complètement son obligation de transport.

C'est une règle nouvelle, différente des deux premières, qui vous est proposée par la Commission : le fret n'est ni nul, ni exactement calculé d'après la distance parcourue. C'est le fret calculé *ex æquo et bono*, à raison de l'avantage que la distance parcourue a procuré au chargeur.

En faveur de la thèse de la Commission française on peut dire qu'il arrive souvent que, bien loin qu'il y ait un bénéfice quelconque pour le chargeur, il y a préjudice pour lui d'avoir sa marchandise portée dans un autre port que le port de destination. Dans ce cas, il est juste qu'aucun fret ne soit dû; mais la Commission a pensé qu'il peut y avoir des cas où le chargeur retire un avantage de ce que la marchandise a fait une partie plus ou moins grande du voyage. Il faut laisser au juge le droit d'allouer, dans ces cas, une partie du fret.

M. Danjon. — Aux arguments développés par le président de la Commission et par le président de l'assemblée, je voudrais ajouter un argument en faveur non pas du fret de distance, mais du fret proportionnel à l'utilité. Le contrat d'affrétement est une variété de louage d'ouvrage par entreprise ; or, en droit civil, lorsqu'un ouvrage par entreprise se trouve interrompu d'une manière quelconque et particulièrement par force majeure, la loi déclare que l'ouvrier a droit à une part de son salaire proportionnelle à l'utilité du travail déjà effectué. Une règle analogue doit être admise en matière d'affrétement. C'est aux tribunaux à apprécier s'il y a utilité pour le chargeur.

M. Picard. — La Commission a eu également le désir de mettre d'accord les litt. *a* et *b*. Dans le litt. *a*, il s'agit d'impossibilité provenant de causes étrangères au navire. Dans ce cas, quand les marchandises sont déchargées au cours du voyage le montant du fret est fixé *ex æquo et bono*.

Il nous a semblé qu'il y a, dans le cas où l'empêchement provient du navire, un motif équivalent pour attribuer au capitaine une rémunération équitable fixée par le tribunal compétent.

M. de Martens. — D'après les explications qui viennent de nous être données je reconnais que la proposition constitue un progrès, surtout sur le code allemand. Mais il importe d'en préci-

ser le sens : le juge doit-il considérer s'il y a eu intérêt pour l'affréteur par le fait que le capitaine a transporté sa marchandise dans un port de relâche? Il se peut que, par le déchargement dans un port de relâche, le chargeur ne puisse plus rien faire de la marchandise. Il en sera ainsi, par exemple, dans un port où il y a de grandes difficultés pour réexpédier ailleurs.

Je pense que ces considérations ne doivent pas influencer la décision du juge. Celui-ci doit seulement tenir compte de toutes les circonstances relatives au transport jusqu'à l'endroit où il y a impossibilité de transport ultérieur.

J'aimerais que cela fût bien constaté parce que le texte proposé n'est pas tout à fait clair et peut donner lieu à diverses interprétations.

M. le Président. — C'est l'utilité qu'en retirera le chargeur qui sera la justification du fret équitable ; et ce sera en proportion du service rendu au chargeur que le fret sera fixé *ex æquo et bono*. Le juge aura donc à tenir compte de l'impossibilité ou des difficultés d'une réexpédition

M. Spée. — A la fin du litt. *a* et du litt. *b*, il est parlé du tribunal compétent du port de décharge. Il est bien entendu que nous n'entendons pas ici entamer les questions de compétence ; il vaudrait mieux ne pas parler de tribunal compétent et dire tout simplement « *par le tribunal* ».

M. le Président. — On pourrait même supprimer « par le tribunal » et dire « fixé *ex æquo et bono* ».

Il n'y a pas d'opposition? Nous supprimons donc, conformément à la proposition de M. Spée, les mots « *par le tribunal compétent du port de décharge* » à la fin des litt. *a* et *b*.

M. Lyon-Caen. — La proposition est bonne; elle constitue un progrès sur la législation française, notamment, d'après laquelle on calcule mathématiquement la distance parcourue. Mais il peut être bon pour préciser notre pensée, et, quoique nous fassions œuvre de législateur, de nous référer à une législation positive.

Aussi ferions nous bien de nous approprier purement et simplement les dispositions du code de commerce allemand :

Art. 633. Dans le calcul du fret de distance, on ne considère pas seulement le rapport qui existe entre la distance parcourue et celle qui reste à parcourir, mais en outre la proportion de frais, du temps, de dangers, d'efforts que supposent en moyenne la partie achevée du voyage et celle qui reste à accomplir. Si les

parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur le montant du fret de distance, le juge prononcera suivant l'équité.

M. LE PRÉSIDENT. — Je crois cependant que nous ne pouvons pas admettre toutes les dispositions du code de commerce allemand. C'est l'utilité exclusive du chargeur que nous considérons. Je suppose que le capitaine ait fait un très grand trajet, mais n'ait rendu aucun service, il ne lui sera dû aucun fret.

M. PICARD. — Dans la pensée de la Commission, il y a lieu de rechercher si la valeur de la marchandise se trouve augmentée par le parcours déjà fait.

M. VRANCKEN. — Si l'article est rédigé comme le propose M. le Président, il ne me semble pas indiquer clairement la part du fret à payer au capitaine.

M. PICARD. — D'après l'art. 2 le fret est dû en entier. Il s'agit évidemment de régler le fret d'après le contrat d'affrètement.

M. VRANCKEN. — Vous ne dites pas que vous le donnez au capitaine.

M. LE PRÉSIDENT. — Au commencement de l'article il est dit que « quand le navire ne peut achever son voyage, les règles suivantes sont appliquées... » Cela répond à l'objection.

— La rédaction proposée par la 3e Commission et amendée par M. Spée est adoptée.

Article 5.

Les règles ci-dessus ne préjudicieront pas aux droits respectifs du fréteur, du capitaine ou de l'affréteur, en cas de faute imputable à l'un d'eux.

Article 6.

Le capitaine a un droit de gage sur la marchandise chargée; ce droit réel garantit le payement du fret et de ses accessoires, le remboursement des débours faits par le capitaine pour la marchandise, de la quote-part de celle-ci dans les avaries communes, des dommages-intérêts auxquels le capitaine a droit pour inexécution du contrat d'affrètement, en un mot, toutes les suites de ce contrat.

Le privilège cesse d'exister dès que la marchandise

passe en mains tierces et, au plus tard, vingt jours après la délivrance.

Article 7.

Le capitaine ne peut, faute de payement de ce qui lui est dû à raison du contrat d'affrétement, retenir la marchandise dans son navire; il peut, si le destinataire refuse de fournir caution suffisante, faire ordonner par justice le dépôt de la marchandise en lieu neutre, jusqu'à parfait remboursement.

DISCUSSION EN COMMISSION.

Article 5.

MM. AUNON Y VILLALON et MILLE Y SUAREZ déposent l'amendement suivant :

« Les règles *établies aux précédents articles* 2, 3 *et* 4 ne préjudicieront pas, etc. »

Cet amendement est adopté.

L'art. 5 est en conséquence conçu comme suit :

« Art. 5. Les règles établies aux articles 2, 3 et 4 ci-dessus ne préjudicieront pas aux droits respectifs du fréteur, du capitaine ou de l'affréteur, en cas de faute imputable à l'un d'eux. »

Article 6.

M. LYON-CAEN propose de dire :

« Le capitaine a un *privilège* sur la marchandise chargée ; ce privilège garantit, etc. »

M. LYON-CAEN pense que le terme « privilège » est plus exact que l'expression « droit de gage ».

M. ULRICH pense qu'il y a utilité de distinguer entre le droit de gage et le privilège.

Certaines lois distinguent,notamment la loi anglaise qui distingue le *lien* du *gage*.

M. DANJON propose de dire : « Droit de gage ou privilège ».

M. GONSE pense qu'il est impossible d'employer en même temps les deux termes qui ne sont pas synonymes.

M. DUMERCY fait remarquer que l'expression *droit de gage* correspond à l'expression pandrecht et zeepandrecht employée dans les langues du Nord. Le terme *privilège* caractérise spécialement les conséquences d'un droit légal, et l'expression *droit de gage* les conséquences d'un droit conventionnel.

M. PICARD pense qu'il faut considérer avant tout les effets du droit, peu importe le nom qu'on lui donne ; or, l'effet sur lequel tout le monde est d'accord c'est le privilège.

M. ULRICH. — Le terme *pfandrecht*, employé en allemand, implique la détention. C'est donc un droit de gage.

M. GONSE. — Le privilège existe même quand il n'y a pas détention — mais il n'y a pas de gage quand il n'y a pas de détention. — C'est donc le terme *privilège* qui doit être employé de préférence.

Le terme privilège est admis.

MM. AUNON Y VILLALON et MILLE Y SUAREZ proposent l'amendement suivant :

« ... Le privilège cesse d'exister *dès qu'un tiers acquiert de bonne foi la marchandise à titre onéreux* et, au plus tard, vingt jours après la délivrance. »

La rédaction suivante est adoptée :

Le privilège cesse dès qu'un tiers acquiert la marchandise de bonne foi à titre onéreux ; et en tous cas vingt jours au plus tard après la délivrance.

L'expression *en général* est adoptée au lieu de *en un mot.*

En conséquence, l'art. 6 est rédigé comme suit :

« Le capitaine a un *privilège* sur la marchandise chargée ; ce *privilège* » garantit le payement du fret et de ses accessoires, le remboursement des » débours faits par le capitaine pour la marchandise, de la quote-part de » celle-ci dans les avaries communes, des dommages-intérêts auxquels le » capitaine a droit pour inexécution du contrat d'affrétement et, *en général*, » toutes les suites de ce contrat.

» Le privilège cesse d'exister dès *qu'un tiers acquiert la marchandise* » *de bonne foi et à titre onéreux* et, *en tous cas*, vingt jours au plus tard » après la délivrance. »

Article 7.

Cet article est admis sans observations.

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

— L'art. 5 est adopté.

— Art. 6. — M. LYON-CAEN. — Il est entendu que l'on considère les surestaries comme accessoires du prêt? C'est une question très discutée dans plusieurs pays, notamment en France.

M. PICARD. — Si les surestaries ne sont pas considérées comme des accessoires du fret, elles sont comprises dans les mots « dommages-intérêts auxquels le capitaine a droit ».

M. LYON-CAEN. — Si c'est ainsi, nous sommes d'accord.

— L'article 6 est adopté, ainsi que l'art. 7.

M. LE PRÉSIDENT. — Il s'agit de déterminer maintenant la place des dispositions que nous avons votées et qui déterminent les obligations du fréteur (1). N'êtes-vous pas d'avis de les mettre en tête des dispositions relatives à l'affrétement ?

(1) Voir p. 313 à 352.

M. Danjon. — Plutôt après l'art. 1er.

M. le Président. — Nous sommes d'accord.

M. Lyon-Caen. — A propos du classement des articles, je voudrais bien attirer l'attention de l'assemblée sur un point qui n'a pas été éclairci hier. A la page 2 des résolutions proposées par la deuxième Commission, je lis ceci :

« En ce qui concerne l'alinéa final, admettant l'exonération de la responsabilité des faits du capitaine non choisi par le propriétaire, la deuxième Commission vote sa suppression, la faculté que cet alinéa consacre n'étant pas admise par elle. » (Voir p. 323.)

Il me semble qu'il n'y a pas eu de vote sur le point de savoir si, quand il s'agit du capitaine choisi par le consul, on restreindra autant la faculté de stipuler des clauses de non-responsabilité, que quand il s'agit du capitaine choisi par le propriétaire ?

M. de Mongomery. — Dans votre Commission, j'étais de l'opinion qu'il faut admettre le projet de la Commission royale en ce qui concerne ce point. Je ne crois pas que la question ait une grande importance, mais je trouve qu'il est inadmissible de ne pas permettre l'exonération dans ces conditions; c'est à cause de cela que j'aurais voté la proposition de la Commission.

Dans la responsabilité il y a toujours un élément personnel. Le cas ne se présente pas souvent à notre époque, parce qu'on a toujours par le télégraphe l'occasion de s'adresser au propriétaire pour demander la désignation d'un nouveau capitaine ou la ratification du choix du consul.

M. le Président. — Il me paraît que ceci se rattache à la question des propriétaires du navire et non au contrat d'affrétement, et je crois qu'on ne peut revenir sur une série de résolutions dont la discussion est terminée.

Je propose donc de laisser la question entière. Je consulte l'assemblée.

— *Adhésion.*

Il n'y a donc pas lieu de l'aborder.

DES AVARIES.

PROJET DE LA COMMISSION ORGANISATRICE.

Article 1er.

Les avaries communes sont les dépenses extraordinaires

et les sacrifices faits volontairement par le capitaine ou d'après ses ordres, pour le bien et salut commun du navire et du chargement.

Discussion en commission.

Article 1er.

MM. Aunon y Villalon et Mille y Suarez proposent l'amendement suivant :

« Les avaries communes sont les dépenses extraordinaires et les sacrifices faits volontairement par le capitaine ou d'après ses ordres pour le bien et salut commun du navire et du chargement, *après avoir consulté les intéressés au dit chargement, si les circonstances des cas le permettent* ».

M. Picard croit que cette condition est inutile. Le capitaine doit être seul appréciateur; lui seul est compétent. En fait, il sera même, dans la plupart des cas, impossible de consulter l'affréteur.

M. Mille y Suarez pense que le propriétaire de la marchandise doit être consulté avant qu'on dispose de son bien. Il va de soi que cela ne se fera que quand cela sera possible.

M. Gonse croit que l'amendement ne doit pas être adopté. Le capitaine seul peut apprécier la nécessité du sacrifice. Quant à l'affréteur il est certain qu'il sera toujours de l'avis qu'il n'y a pas lieu de sacrifier la marchandise qui lui appartient. En outre, des dispositions de ce genre ne peuvent avoir aucune sanction.

L'amendement est rejeté.

Discussion en assemblée générale.

L'art. 1er est adopté sans observations.

Article 2.

Sont notamment avaries communes les frais faits et les dommages éprouvés pour le salut commun dans les cas énumérés ci-après :

a) Les dommages résultant du sacrifice de marchandises, mâts, agrès ou apparaux; ces dommages comprennent non seulement la valeur des choses sacrifiées, mais encore toutes les détériorations éprouvées par le navire ou le chargement et résultant directement du sacrifice de ces choses.

Sont compris dans ces dommages ceux occasionnés aux

choses employées à un usage auquel elles n'étaient pas destinées; il en est autrement des conséquences préjudiciables résultant d'un usage excessif, mais conforme à la destination des choses, tel qu'un forcement de voiles ou un forcement de vapeur;

b) Les dommages causés par l'échouement volontaire, effectué en vue d'éviter la perte totale ou la prise du navire et du chargement; les dommages résultant de la remise à flot du navire échoué et les frais de celle-ci, mais seulement dans le cas où le chargement est resté à bord.

L'échouement volontaire d'un navire coulant bas d'eau, ou en dérive vers la côte ou des rochers, ne constitue pas une avarie commune;

c) Les dommages causés au navire et aux marchandises non atteintes par le feu, à l'effet d'éteindre un incendie survenu à bord;

d) Les dommages causés au navire ou à la cargaison pour empêcher le navire de sombrer;

e) Les dommages éprouvés ou les sacrifices faits dans le but d'éviter un abordage;

f) Les frais d'allèges extraordinaires et tous les dommages qui résultent de la mise des marchandises en allèges;

g) Les frais de relâche forcée, y compris les loyers et la nourriture de l'équipage pendant la relâche, les frais de déchargement, emmagasinage et rechargement de la cargaison, si ces opérations sont nécessaires; les frais de relâche ne sont admis en avarie commune que pour le temps pendant lequel la relâche a dû se prolonger;

h) Les frais de séjour dans un port d'escale que l'approche de l'ennemi ou des pirates empêche de quitter;

i) Les dommages et les frais occasionnés par la défense du navire et de la cargaison contre l'ennemi ou les pirates; sont compris dans ces frais et dommages, les frais de maladie, frais funéraires et indemnités à payer au cas où des personnes de l'équipage ont été blessées ou tuées en défendant le navire;

j) Le rachat ou la rançon des otages quand le navire,

arrêté par l'ennemi ou les pirates, a été racheté ou relâché moyennant remise d'otages. Il en est de même du salaire des membres de l'équipage laissés en otage;

k) Les frais faits pour reprendre ou réclamer le navire capturé et sa cargaison, ainsi que les salaires et frais d'entretien du capitaine ou des hommes de l'équipage faits prisonniers, tant que l'action en réclamation du navire et de la cargaison se produit;

l) L'indemnité d'assistance, y compris les frais extraordinaires de pilotage et de remorquage, quand l'assistance a pour but de procurer le salut commun du navire et du chargement;

m) Les frais résultant des levées d'argent faites en cours de voyage pour payer les avaries communes. Sont compris dans ces frais : les pertes sur marchandises vendues en cours de voyage, le profit maritime de l'emprunt à la grosse, la prime d'assurance des sommes employées, ainsi que les frais de l'expertise nécessaire pour dresser le compte des avaries communes.

Discussion en commission.

MM. Aunon y Villalon et Mille y Suarez proposent l'amendement suivant :

« *Sont considérés comme appartenant à ce genre d'avaries*, les frais faits et les dommages éprouvés pour le salut commun dans les cas énumérés ci-après. »

Cet amendement n'est pas adopté.

M. Ulrich propose l'amendement suivant :

« Art. 2. — Sont notamment avaries communes, pourvu qu'en même temps les prescriptions des articles 1er, 4 et 6 soient accomplies, à moins que les règles expresses de cet article ne s'y opposent pas, les frais faits... »

M. Ulrich croit qu'il est nécessaire de rappeler, dans le préambule de l'art. 2, que les conditions générales de l'avarie, telles qu'elles sont énumérées aux art. 1er, 4 et 6, doivent être réunies.

M. Picard est de l'avis de M. Ulrich. Mais il serait plus simple, pour atteindre le but qu'il se propose, de supprimer les derniers mots du § 1er de l'art. 2 et de dire seulement : « sont notamment avaries communes ».

M. Gonse croit inutile de rappeler les autres articles du projet, et notamment ceux qui énumèrent les conditions générales qui constituent l'avarie commune. Cela va de soi. Tous les articles d'une loi doivent être mis en rapport les uns avec les autres, et interprétés dans leur ensemble,

M. Gonse appuie la proposition de M. Picard de supprimer les derniers mots du § 1er.

M. Danjon propose de réunir, en tête du chapitre, les articles 1er, 4 et 6, qui indiquent tous trois les caractères généraux de l'avarie commune. Il appuie au surplus la proposition de M. Ulrich.

M. Gonse croit que l'art. 2 est à la place qu'il doit occuper. Il contient l'énumération de quelques cas d'avaries, par application des règles posées à l'art. 1er.

Les derniers mots du § 1er sont supprimés.

Litt. A. — Les dommages résultant du sacrifice de marchandises, mâts, agrès ou apparaux. Ces dommages comprennent non seulement la valeur des choses sacrifiées, mais encore toutes les détériorations éprouvées par le navire ou le chargement et résultant directement du sacrifice de ces choses.

Sont compris dans ces dommages ceux occasionnés aux choses employées à un usage auquel elles n'étaient pas destinées; il en est autrement des conséquences préjudiciables résultant d'un usage excessif, mais conforme à la destination des choses, tel qu'un forcement de voiles ou un forcement de vapeur.

MM. Aunon y Villalon et Mille y Suarez proposent de dire : « Les dommages résultant des sacrifices de marchandises, mâts, agrès, *coque, machine et en général tout objet appartenant au navire ou à la cargaison ou faisant partie de l'un ou de l'autre :* ces dommages comprennent non seulement la valeur des choses sacrifiées, mais encore toutes les détériorations éprouvées par le navire ou le chargement et résultant directement du sacrifice de ces choses. »

M. Gonse croit qu'il faut se garder de vouloir faire des énumérations trop complètes. Les mots contenus au litt. A ne sont que des exemples.

M. Picard pense qu'il serait bon de mentionner spécialement la *machine*. On pourrait dire : *mâts, machines, agrès, apparaux, et en général tout objet appartenant au navire ou à la cargaison.*

Cette rédaction est adoptée.

Litt. B. — Les dommages causés par l'échouement volontaire et effectué en vue d'éviter la perte totale ou la prise du navire ou du chargement; les dommages résultant de la remise à flot du navire échoué et les frais de celle-ci, mais seulement dans le cas où le chargement est resté à bord.

L'échouement volontaire d'un navire coulant bas d'eau ou en dérive vers la côte ou des rochers ne constitue pas une avarie commune.

Au § 1er, MM. Aunon y Villalon et Mille y Suarez, ainsi que M. Ulrich, proposent de dire :

« Y compris ceux qui résultent de la remise à flot du navire et les frais de celle-ci. »

M. Mille y Suarez fait remarquer que, même quand la cargaison a été débarquée, la remise à flot du navire est la conséquence directe de l'échouement. Si le lien qui les unissait est rompu matériellement, ils doivent cependant être considérés comme encore réunis.

M. Gonse partage l'avis de M. Mille. La remise à flot est la conséquence directe de l'échouement; or, dans le litt. A de l'art. 2 on admet que la conséquence directe de l'avarie commune est également avarie commune.

L'amendement est admis.

M. Ulrich propose l'amendement suivant :

« Si le navire s'est échoué sans que l'échouement ait été effectué volontairement en vue d'éviter la perte totale ou la prise, les dommages soufferts par l'échouement ne sont pas avaries communes, mais les frais faits pour le remettre à flot et les dommages causés volontairement au navire ou à la cargaison dans ce but. »

Tous les membres reconnaissent que ces frais constituent des avaries communes. Mais est-il nécessaire d'en parler expressément? L'art. 2 n'a pas pour but de faire une énumération complète, mais simplement d'indiquer les cas les plus importants.

La Commission estime qu'il n'y a pas lieu non plus de parler de la remise à flot du navire échoué par force majeure. Ce cas rentre dans la règle générale et doit être classé suivant les circonstances du fait.

M. Picard estime qu'il faut éviter d'étendre l'énumération de l'art. 2. Il ne s'agit en effet, dans cet article, que d'énumérer les cas les plus usuels.

La Commission partage cet avis.

L'amendement de M. Ulrich est rejeté.

Le § 2 du litt. B est supprimé. On ne peut pas dire d'une manière absolue que le cas prévu dans ce texte n'est jamais avarie commune; cela dépend des circonstances.

Litt. C. — Les dommages causés au navire et aux marchandises non atteintes par le feu en vue d'éteindre un incendie survenu à bord.

— Adopté.

Litt. D. — Les dommages causés au navire ou à la cargaison pour empêcher le navire de sombrer.

— Adopté.

Litt. E. — Les dommages éprouvés ou les sacrifices faits dans le but d'éviter un abordage.

— Adopté.

Litt. F. — Les frais d'allèges extraordinaires et tous les dommages qui résultent de la mise des marchandises en allèges.

MM. Aunon y Villalon et Mille y Suarez proposent l'amendement suivant :

« Les frais d'allégement ou transbordement extraordinaire et tous les dommages qui résultent de l'un de ces faits. »

Cet amendement est adopté.

Litt. G. — Les frais de relâche forcée, y compris les loyers et la nourriture de l'équipage pendant la relâche, les frais de déchargement, emmagasinage et rechargement de la cargaison, si ces opérations sont nécessaires; les frais de relâche ne sont admis en avarie commune que pour le temps pendant lequel la relâche a dû se prolonger.

MM. Aunon y Villalon et Mille y Suarez proposent l'amendement suivant :

« Les frais de relâche forcée *pour réparer les avaries communes subies par le navire*, y compris le loyer et la nourriture de l'équipage pendant la relâche, ainsi que les frais de déchargement, emmagasinage e trechargement de la cargaison, si ces opérations sont nécessaires. »

La Commission estime que toute relâche forcée, quelle qu'en soit la cause, doit être considérée comme avarie commune.

C'est ce qui est admis par les règles d'York et d'Anvers.

L'amendement est rejeté.

M. Cruysmans propose de supprimer les mots : *si ces opérations sont nécessaires.*

Cette proposition est adoptée.

M. Ulrich propose l'amendement suivant :

« Les frais de relâche forcée, y compris les loyers et la nourriture de l'équipage pendant la relâche. Si la cargaison doit être déchargée par suite de la même avarie qui a occasionné la relâche forcée, sont également avaries communes les frais de déchargement, emmagasinage et de rechargement, jusqu'à l'époque où la cargaison a pu être rembarquée. Les frais de relâche ne sont admis en avarie commune que pour le temps que dure la cause qui a amené la relâche forcée.

» Les frais de réparation du navire ne font partie des avaries communes qu'autant que le dommage à réparer en fait partie lui-même ».

M. Picard pense qu'il n'y a pas lieu de compléter l'énumération de l'art. 2. C'est également l'opinion de la Commission ; il ne s'agit pas de faire une énumération limitative, mais une énumération purement énonciative. C'est pourquoi il vaut mieux ne pas adopter l'amendement de M. Ulrich.

M. Jacobs propose un amendement qui se rapporte aux litt. F et G. — M. Jacobs maintient le texte du litt. G, mais il propose, pour remplacer le litt. F, la formule suivante :

« Les dommages causés à la cargaison par le déchargement, l'emmagasinage et le rechargement s'ils ont pu être prévus par le capitaine. »

M. Jacobs estime qu'on ne peut admettre comme avarie commune les frais d'allèges, de transbordement, etc., que si ces frais ont été voulus par le capitaine ; si le capitaine ne les pas prévus, ou n'a pu les prévoir, ce sont des avaries particulières. Il faut donc, dans chaque cas, rechercher si le capitaine a pu prévoir le dommage. Lorsqu'il s'agira des dépenses ordinaires, qui doivent se faire dans tous les cas, parce qu'il y a relâche, il y aura avarie commune. Si, au contraire, la dépense est la conséquence d'un événement non prévu, il y aura avarie particulière.

M. Gonse pense que la distinction que fait M. Jacobs est trop subtile et peut donner lieu dans la pratique à des difficultés sans nombre. Le principe admis par la Commission est que tout ce qui est la conséquence directe de l'avarie commune doit être considéré comme avarie commune. C'est ce qui est consacré dans le premier paragraphe de l'art. 2.

M. Jacobs pense que l'on ne peut raisonnablement admettre comme avarie commune que ce qui a pu être prévu par le capitaine.

M. Genicot fait remarquer qu'il est impossible au capitaine de tout prévoir. Tous les frais de relâche constituent des avaries communes.

M. Danjon a deux observations à faire quant aux amendements de M. Jacobs. D'après le principe que l'accessoire suit le sort du principal, tout ce qui est la conséquence de la relâche est avarie commune. Mais il est très difficile de déterminer où est la limite. Ce sont seulement les conséquences *directes* de l'avarie commune qui sont avaries communes.

D'autre part, l'amendement de M. Jacobs s'applique en réalité à tous les cas énumérés dans l'art. 2. Il devrait donc être ajouté non pas au litt. F ou au litt. G, mais à l'art. 1er.

M. Cruysmans est également d'avis que l'amendement de M. Jacobs s'applique plutôt à l'art. 1er qu'au litt. F de l'art. 2. Mais il pense également qu'il n'y a pas lieu d'ajouter cet amendement à l'art. 1er. Tout le monde est d'accord que ce sont seulement les conséquences directes des avaries communes qui sont avaries communes. Mais quelles sont ces conséquences directes? Cela est la question de fait et de circonstances. On dit que les conséquences directes sont celles que le capitaine a dû prévoir? Comment déterminer ce que le capitaine a prévu ou dû prévoir? En cas de relâche, le capitaine doit prévoir la possibilité d'un déchargement; il doit même prévoir que ce déchargement se fera dans des conditions exceptionnelles, difficiles ou coûteuses.

M. Danjon pense qu'il n'y a rien à ajouter à l'art. 2, mais il persiste à croire qu'il faut poser dans l'art. 1er la règle *relative* déterminant quelles sont les conséquences de l'avarie commune qui doivent elles-mêmes être considérées comme avaries communes.

M. Gonse ne voit pas de différence entre l'expression : conséquences à prévoir, et l'expression : conséquences directes. Toute la question actuellement en discussion est de savoir si le principe formulé par M. Jacobs et par M. Danjon est de droit ou s'il doit être exprimé ?

M. Ulrich fait remarquer que le code allemand distingue les *sacrifices* et les *frais*. Pour les *sacrifices* il admet les conséquences directes, mais non pour les *frais*.

M. Mille y Suarez est d'avis que ce que demande M. Danjon est déjà compris dans les termes de l'art. 1er. Quand on veut un sacrifice, on en veut aussi les conséquences.

M. Danjon propose d'ajouter à l'art. 1er les mots : *ainsi que leurs conséquences directes et nécessaires.*

M. Gonse est d'avis qu'il faut éviter les formules trop compliquées et craindre les contradictions. Or, il y a contradiction entre l'amendement de M. Danjon et le texte du litt. A de l'art. 2.

L'amendement de M. Jacobs est rejeté, ainsi que celui de M. Danjon.

M. Gonse propose de fusionner la phrase du milieu du litt. G avec le litt. F et de dire :

« Les frais d'allégement et de transbordement extraordinaires, les frais de déchargement, emmagasinage et rechargement en cas de relâche forcée, et tous les dommages qui sont la conséquence immédiate et directe de ces faits. »

Le litt. G conserve sa rédaction, sauf la phrase du milieu qui est supprimée.

Cette proposition est adoptée.

En conséquence les litt. *f* et *g* sont rédigés comme suit :

« *f*) Les frais d'allégement et de transbordement extraordinaires, les frais » de déchargement, emmagasinage et rechargement de la cargaison, en cas » de relâche, et les dommages qui sont la conséquence directe et immédiate » de l'un de ces faits;

» *g*) Les frais de relâche forcée, y compris les loyers et la nourriture de » l'équipage pendant la relâche. Les frais de relâche ne sont admis en avarie » commune que pour le temps pendant lequel la relâche a dû se prolonger. »

Litt. H. — Les frais de séjour dans un port d'escale que l'approche de l'ennemi ou des pirates empêche de quitter.

MM. Aunon y Villalon et Mille y Suarez ont proposé l'amendement suivant :

« Les frais de séjour dans un port d'escale pour réparer des avaries communes. »

Cet amendement est retiré par M. Mille y Suarez.

M. le Président fait remarquer que le séjour dans le port d'escale a été prévu et ne peut constituer une avarie commune. Ce qui est avarie, ce sont les conséquences de l'événement qui empêche la sortie du port.

Il faudrait donc ajouter à l'article : « pour le temps pendant lequel l'approche de l'ennemi ou des pirates empêche de le quitter ».

M. Genicot propose de dire plus simplement : *les frais de séjour extraordinaire*.

Cette dernière proposition est adoptée.

Litt. I. — « Les dommages et les frais occasionnés par la défense du navire et de la cargaison contre l'ennemi ou les pirates; sont compris dans ces frais et dommages, les frais de maladie, frais funéraires et indemnités à payer au cas où des personnes de l'équipage ont été blessées ou tuées en défendant le navire. »

MM. Aunon y Villalon et Mille y Suarez avaient proposé de dire : *blessées, tuées ou estropiées*.

On fait remarquer que le mot *estropié* est inutile.

M. Mille y Suarez n'insiste pas.

Litt. J. — Le rachat ou la rançon des otages quand le navire arrêté par l'ennemi ou par les pirates a été racheté ou relâché, moyennant remise d'otages. Il en est de même du salaire des membres de l'équipage laissés en otage.

Ce paragraphe est supprimé. Le cas qu'il prévoit ne se présente plus.

Litt. K. — Les frais faits pour reprendre ou réclamer le navire capturé et sa cargaison, ainsi que les salaires et frais d'entretien du capitaine ou des hommes de l'équipage faits prisonniers, tant que l'action en réclamation du navire et de la cargaison se poursuit.

Ce paragraphe est supprimé, pour les mêmes motifs que le précédent.

Litt. L. — L'indemnité d'assistance, y compris les frais extraordinaires

du pilotage et du remorquage, quand l'assistance a pour but de procurer le salut commun du navire et du chargement.

Un membre fait observer que la dernière phrase doit être supprimée tout entière ; il ne faut parler que de l'indemnité d'assistance ; tous les autres frais sont compris dans l'indemnité d'assistance.

Il suffit donc de dire : « l'indemnité d'assistance. »

Ce texte est adopté.

Litt. M. — Les frais résultant des levées d'argent faites en cours de voyage pour payer les avaries communes. Sont compris dans ces frais : les pertes sur marchandises vendues en cours de voyage, le profit maritime de l'emprunt à la grosse, la prime d'assurance de sommes employées, ainsi que les frais de l'expertise nécessaire pour dresser le compte des avaries communes.

MM. Aunon y Villalon et Mille y Suarez proposent de rédiger comme suit la dernière phrase :

« Ainsi que les frais de liquidation des avaries communes. »

M. Ulrich admet ce texte et propose qu'il soit placé immédiatement après la première phrase. Il demande que la phrase : *ainsi que les frais de l'expertise nécessaire pour dresser le compte des avaries communes* soit maintenue.

Cette proposition est adoptée.

Le texte adopté est donc rédigé comme suit :

« *k*) Les frais résultant des levées d'argent faites en cours de voyage » pour payer les avaries communes, *ainsi que les frais de liquidation des* » *avaries communes*. Sont compris dans ces frais : les pertes sur marchan- » dises vendues en cours de voyage, le profit maritime de l'emprunt à la » grosse, la prime d'assurance des sommes employées, ainsi que les frais de » l'expertise nécessaire pour dresser le compte des avaries communes. »

L'ensemble de l'article 2 est donc rédigé en ces termes :

Art. 2. — Sont notamment avaries communes :

a) Les dommages résultant du sacrifice de marchandises, mâts, *machines*, agrès ou apparaux, *et général de tout objet faisant partie du navire ou de la cargaison;* ces dommages comprennent non seulement la valeur des choses sacrifiées, mais encore toutes les détériorations éprouvées par le navire ou le chargement et résultant directement du sacrifice de ces choses.

Sont compris dans ces dommages ceux occasionnés aux choses employées à un usage auquel elles n'étaient pas destinées; il en est autrement des conséquences préjudiciables résultant d'un usage excessif, mais conforme à la destination des choses, tel qu'un forcement de voiles ou un forcement de vapeur ;

b) Les dommages causés par l'échouement volontaire, effectué en vue d'éviter la perte totale ou la prise du navire et du chargement, *y compris ceux qui résultent* de la remise à flot du navire échoué et les frais de celle-ci ;

c) Les dommages causés au navire et aux marchandises non atteintes par le feu, à l'effet d'éteindre un incendie survenu à bord;

d) Les dommages causés au navire ou à la cargaison pour empêcher le navire de sombrer;

e) Les dommages éprouvés ou les sacrifices faits dans le but d'éviter un abordage;

f) Les frais d'allègement et de transbordement extraordinaires, les frais de déchargement, emmagasinage et rechargement de la cargaison en cas de relâche et les dommages qui sont la conséquence directe et immédiate de l'un de ces faits;

g) Les frais de relâche forcée, y compris les loyers et la nourriture de l'équipage pendant la relâche. Les frais de relâche ne sont admis en avarie commune que pour le temps pendant lequel la relâche a dû se prolonger;

h) Le frais de séjour *extraordinaire* dans un port d'escale que l'approche de l'ennemi ou des pirates empêche de quitter;

i) Les dommages et les frais occasionnés par la défense du navire et de la cargaison contre l'ennemi ou les pirates; sont compris dans ces frais et dommages, les frais de maladie, frais funéraires et indemnités à payer au cas où des personnes de l'équipage ont été blessées ou tuées en défendant le navire;

j) L'indemnité d'assistance;

k) Les frais résultant des levées d'argent faites en cours de voyage pour payer les avaries communes, *ainsi que les frais de liquidation des avaries communes*. Sont compris dans ces frais : les pertes sur marchandises vendues en cours de voyage, le profit maritime de l'emprunt à la grosse, la prime d'assurance des sommes employées, ainsi que les frais de l'expertise nécessaire pour dresser le compte des avaries communes.

Discussion en assemblée générale.

M. Gonse, rapporteur. — Je ne crois pas utile de développer des considérations générales devant la Section, parce qu'il ne s'est pas produit, devant la troisième Commission, de discussion sur les principes de la matière. Il y a été soulevé des questions d'application, de détail, de rédaction, mais tout le monde a été d'accord, en matière d'avaries communes, pour appliquer les principes qui servent de base à toutes les législations.

La seule difficulté était de savoir si, après avoir posé le principe, il était utile de faire l'énumération, à titre d'exemple, d'un certain nombre de cas d'avaries communes.

La Commission s'est demandé s'il était possible de déterminer exactement un certain nombre de cas-types d'avarie commune, de manière que l'on pût y faire rentrer les faits particuliers de chaque espèce.

En avançant dans cette énumération, la Commission a été frappée des difficultés de plus en plus grandes qu'elle rencontrait. Elle

n'a pas voulu cependant renoncer à l'énumération même, parce que cette énumération avait été demandée au Congrès d'Anvers et est considérée par beaucoup de personnes comme ayant une grande utilité pratique.

Elle offre donc à la Section ce qu'on lui a demandé, c'est-à-dire une énumération se rapprochant autant que possible de la réalité des faits, mais ne donnant que les cas les plus importants. C'est à propos de cette énumération seulement qu'il pourra peut-être se produire quelques difficultés de rédaction.

— L'art. 1er est adopté.

ART. 2.

M. LE PRÉSIDENT. — Il est nécessaire que nous discutions cet article paragraphe par paragraphe.

M. ULRICH. — Je propose de dire au § 1er de l'art. 2 : « Les cas d'avarie commune énumérés ci-après seront réglés comme suit :... »

Voici pour quels motifs : des jurisconsultes nous ont demandé pourquoi, après avoir défini l'avarie commune, il faut encore, dans un autre article, citer des exemples d'avarie commune? Nous pensons que l'énumération des cas principaux d'avarie commune a l'avantage pratique considérable de mettre fin à des discussions sans nombre; il importe de décider par la législation-type les cas douteux les plus fréquents, et notamment de dire où s'arrêtent les obligations de l'armateur résultant du contrat d'affrétement dans les sacrifices faits dans l'intérêt de la communauté créée entre le navire et la cargaison. Une question de ce genre se produit, par exemple, quand un capitaine force les moyens de son navire pour éviter un échouement et qu'un dommage se produit. C'est bien là un dommage causé volontairement pour le bien et le salut commun, et pourtant ce dommage ne constitue pas une avarie commune, du moins d'après les règles adoptées par votre Commission.

On a dit que le dommage qui résulte d'un usage excessif, mais conforme à la destination des choses, tel que forcement de voiles ou de vapeur, est supporté par l'armateur.

L'armateur a loué son navire pour le transport des marchandises. Il s'est engagé à faire usage jusqu'à la limite du possible de la force motrice. Il ne peut donc réclamer, de ce chef, une contribution à l'avarie commune. Dans le cas d'une relâche forcée, les frais extraordinaires commencent au moment où le capitaine a pris la résolution de faire relâche; donc, en principe, on devrait dire que le charbon brûlé à partir du moment où la résolution de relâche a été

prise par le capitaine sera remboursé en avarie commune. Mais, comme ces frais ne sont pas remboursables, il faut abandonner le principe de l'art. 1er et faire une exception à la règle générale.

C'est ce qui a été fait par l'art. 2, 1°. La question litigieuse sur ce point a été tranchée. Il n'y a plus de doute possible. Les avantages de l'énumération de l'art. 2 ne s'arrêtent pas là. Il s'agit de décider où s'arrête le dommage entièrement remboursé en avarie commune.

L'art. 1er dit :

« Sont avaries communes les sacrifices faits volontairement par le capitaine. »

Il ne parle point des dommages qui sont la conséquence du sacrifice, et pourtant il est admis, en théorie et en pratique, que certains dommages qui sont la conséquence directe et immédiate d'un sacrifice volontaire sont remboursés en avarie commune.

Le litt. F prévoit certaines conséquences du sacrifice; il modifie donc le principe général pour le cas d'allégement et de transbordement.

On peut admettre en avarie commune certains dommages éprouvés par la cargaison pendant son séjour dans les allèges, mais faut-il à cet égard une dérogation au principe ?

Vous trouverez encore au litt. C de l'art. 2 une prescription qui n'est pas conforme au principe de l'art. 1er.

C'est pour ces divers motifs que je propose de dire, à l'art. 2 : « Les cas d'avarie commune énumérés à l'article ci-après seront réglés comme suit : ... » Ainsi vous dérogez à la règle sans la méconnaître.

M. Gonse. — Dans la pensée de la Commission, l'art. 2 ne doit servir qu'à donner des exemples. C'est pour cela que nous employons le mot « notamment ». Les cas énumérés sont des cas qui peuvent servir de types pour apprécier les différentes circonstances qui se présentent dans la pratique, mais ce ne sont pas des décisions de principe.

Ce ne sont que des cas d'application du principe contenu dans l'art. 1er pour la solution desquels des doutes pourraient subsister, et au sujet desquels on croit utile de donner des indications précises dans la loi même.

Le but de l'amendement de M. Ulrich est de changer le caractère de l'art. 2; au lieu de le considérer comme un guide à donner aux personnes ou aux magistrats qui auront à appliquer la loi-

type, M. Ulrich le considère comme contenant une série de dispositions indépendantes de l'art. 1er et dérogatoires à cet article.

Est-ce bien là votre pensée?

La Commission n'est pas de l'avis de M. Ulrich.

Tout en étant d'accord avec lui sur la définition de l'avarie commune, nous croyons que les cas dont il a parlé, et qu'il citait tout à l'heure comme des dérogations au principe général de l'art. 1er, ne doivent être considérés que comme des applications de ce principe général.

Le premier cas dont a parlé M. Ulrich c'est le forcement de voiles et de vapeur. Il nous dit : Vous n'admettez pas que ce soit une avarie commune, et, cependant, le capitaine qui, poursuivi par un corsaire, sacrifie sa machine par un usage excessif ou brise sa mâture en forçant de voiles, afin de doubler un cap ou d'entrer dans une rade pour échapper à la poursuite, a bien fait volontairement le sacrifice d'une partie du corps du navire dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison. En disant que, dans ce cas, il n'y a pas avarie commune, vous faites donc une dérogation à l'art. 1er.

Je crois qu'en raisonnant ainsi M. Ulrich perd de vue ce qui constitue l'essence de l'avarie commune.

Il est certain que, toutes les fois qu'un armateur met un navire à la mer, il l'expose à un risque, et ce risque il le court dans l'intérêt de la cargaison, mais il en est payé par le fret. Cela ne suffit donc pas pour créer l'avarie commune.

D'autre part, où commence le forcement qui constituerait le sacrifice? On a reconnu que l'on ne pouvait s'attarder à trancher de telles questions.

Dès que l'objet a été employé conformément à sa destination primitive, l'usage qui en a été fait, fût-il anormal, extraordinaire et excessif, il ne peut y avoir lieu à avarie commune.

C'est pourquoi nous disons, par application de l'art. 1er, que, s'il y a eu sacrifice volontaire fait dans l'intérêt de la cargaison, il n'y a pas sacrifice extraordinaire et imprévu. Lorsqu'un armateur loue son navire pour transporter une cargaison, il est bien certain que ce navire peut être amené, par les nécessités de la navigation, à forcer de voiles ou de vapeur.

Il n'y a pas eu, en réalité, dans ce cas, une véritable dérogation au principe.

Il n'y en a pas davantage dans ce qu'on appelle les conséquences

directes ou immédiates de l'avarie proprement dite. Le cas auquel on fait généralement allusion c'est le cas où, par le bris du mât, ou par le jet d'une partie de la cargaison, la machine est endommagée. On considère comme avarie commune les dommages causés directement et immédiatement par le sacrifice volontairement fait du mât. Il en est de même lorsque, dans un transbordement sur allèges, une partie de la cargaison est compromise, parce que dans ce cas il y a conséquence directe du transbordement sur allèges.

On a proposé de définir la conséquence directe en l'appelant « la conséquence probable ». Mais cela n'ajoute rien à la formule. Conséquence probable, ou conséquence directe, c'est tout un. Quand le capitaine coupe son mât au milieu de la tempête pour éviter que la charge de la voile ne compromette le bâtiment, il doit raisonnablement prévoir que ce mât, en tombant, endommagera une partie de la cargaison ou une partie du navire.

Lorsqu'en pleine mer il fait transporter la cargaison sur des allèges, le capitaine doit prévoir que cette cargaison se trouvera exposée à un risque extraordinaire. Ne sont-ce pas là les suites directes, probables d'un sacrifice volontairement fait ?

Dans ces deux cas la Commission n'a pas pensé qu'il y eût une règle spéciale à consacrer; elle n'y a vu que des applications, à titre d'exemple, du principe général de l'art. 1er.

M. LE PRÉSIDENT. — Je ne crois pas que l'amendement de M. Ulrich rende sa pensée.

M. Ulrich est d'avis qu'il faut considérer comme avarie commune différents cas qui constituent, d'après lui, des exceptions au principe général. La rédaction du préambule devrait être celle-ci : « Sont considérés comme avaries communes... »

M. CLUNET. — La rédaction de M. Ulrich implique-t-elle une énumération limitative ?

PLUSIEURS MEMBRES. — Non! non!

M. CLUNET. — La rédaction de la Commission d'organisation a l'avantage de prévoir l'objection que fait naître toute énumération. Pour ne rien exclure, il vaudrait mieux maintenir le mot « notamment ».

M. GONSE. — Mais M. Ulrich donne à la rédaction de la 3e Commission un autre sens que cette Commission.

M. VRANCKEN. — Si l'on dit : « sont considérés notamment comme avarie commune », M. Ulrich n'a pas satisfaction, puisqu'i

soutient que, parmi les cas d'avarie cités, il y en a qui ne rentrent pas dans la définition de l'art. 1er.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous pourrions supprimer le mot « notamment ». Aucune énumération n'est limitative, à moins que cela ne soit dit expressément. Dans le Code de commerce français, l'énumération des actes de commerce n'est pas limitative ; au contraire, le Code de commerce belge déclare que cette énumération est limitative. Il doit donc être entendu que l'énumération de l'art. 2 n'est pas limitative.

— L'amendement Ulrich, modifié par M. le Président, est mis aux voix et adopté. Le § 1er de l'art. 2 est, en conséquence, rédigé comme suit : « Sont considérés comme avaries communes... »

M. CONSTANT. — Prend-on en considération l'amendement annoncé par M. Vrancken ?

M. LE PRÉSIDENT. — Nous avons discuté la question indépendamment de cette disposition, et j'ai fait remarquer qu'elle n'est pas nécessaire.

M. Vrancken reste libre de nous proposer son amendement.

M. VRANCKEN. — Je le proposerai à la fin de l'article.

M. LE PRÉSIDENT. — Ne croyez-vous pas que nous devrions, à la fin du § A, ajouter ces mots : « et qui sont la conséquence directe du sacrifice de ces choses. »

M. GONSE. — On a ajouté « immédiat » dans un des paragraphes suivants.

M. LE PRÉSIDENT. — Il faudra mettre en concordance les deux dispositions.

M. GONSE. — Le mot « immédiat » a deux sens. Il indique un rapport direct, intime, et aussi un rapport de temps.

M. LE PRÉSIDENT. — Dans les autres articles il donnera moins prise à l'amphibologie.

M. DANJON. — Le débat actuel résulte d'un malentendu qui n'a cessé de régner dans les discussions de notre Commission sur les avaries communes. Au début, M. Ulrich s'était trouvé d'accord avec moi pour demander qu'on ajoutât dans l'art. 1er, à la définition des avaries communes, la mention : de leurs conséquences directes et immédiates. Cette proposition n'a pas été adoptée et, à propos de chaque cas, on a constamment reparlé des conséquences : à chaque exemple on y est revenu.

Il s'agit donc de savoir s'il faut ajouter à la définition des avaries communes la mention de leurs conséquences directes et

immédiates ? Ou bien faut-il ne parler de ces conséquences qu'à chacun des cas individuellement ?

M. Gonse. — La Commission a examiné cette question. Elle a d'abord pensé qu'il valait mieux que, dans l'art. 1er, le principe général fût réduit à ses termes les plus clairs et les plus simples, et par conséquent ne pas parler des conséquences directes et immédiates. Elle avait d'autant plus de raisons d'agir ainsi qu'elle conservait l'énumération.

Si nous avions admis un article général qui eût parlé non seulement du sacrifice fait volontairement, mais encore des conséquences de ce sacrifice, l'énumération de l'art. 2 eût perdu beaucoup de son intérêt.

A quoi est destinée cette énumération? C'est à faire ressortir quelles seront, dans certains cas, certaines conséquences directes et immédiates qu'on hésiterait peut-être à reconnaître. Mais si nous consacrons dans l'art. 1er ou dans l'art. 2, d'une façon générale, le principe que les conséquences directes et immédiates sont aussi avarie commune, nous fournirons une indication vague et moins utile.

M. le Président. — Si nous étions saisis d'une proposition formelle nous pourrions hésiter entre les deux rédactions, mais il est difficile d'improviser séance tenante une formule qui n'est pas même indiquée.

— Le § A est adopté, tel qu'il a été proposé par la Commission, à l'exception du dernier paragraphe, qui est rédigé comme suit : « et qui sont la conséquence directe et immédiate du sacrifice de ces choses. »

— Les litt. B, C, D sont adoptés sans modifications.

Litt. E.

M. Ulrich. — Ne vaudrait-il pas mieux supprimer les mots « les dommages éprouvés » et dire simplement « les sacrifices faits dans le but déviter un abordage » ? On peut dire que les dommages éprouvés ne sont pas volontaires.

M. Gonse. — Je crois que M. Ulrich a raison.

Le dommage éprouvé peut être fortuit.

— La proposition de M. Ulrich est mise aux voix et adoptée.

Litt. F.

M. Gonse. — Dans la Commission il avait été décidé qu'on intervertirait l'ordre des litt. F et G. Il vaut mieux d'abord parler

de la relâche, puisque le litt. F parle des dommages causés par la relâche.

Je demande donc l'interversion des litt. F et G.

M. LE PRÉSIDENT. — Il faudrait ajouter le mot « forcée » après le mot « relâche ».

Ne croyez-vous pas qu'il vaudrait mieux maintenir le litt. F à la place où il se trouve et mettre au litt. G les autres frais de relâche forcée?

M. ULRICH. — Je demande la suppression au litt. F des mots « en cas de relâche ». Il se peut qu'un allégement ait lieu à la suite d'un échouement.

Pourquoi donc dire « en cas de relâche »? Si un navire est échoué, on est obligé d'alléger le navire.

M. GONSE. — Nous nous étions mis d'accord dans la Commission sur le texte des deux dispositions.

Voici quel est le sens que la Commission donne au litt. F :

Allégement et transbordement sont deux opérations distinctes; elles sont réunies dans la même disposition, de façon à pouvoir leur appliquer la phrase commune « les dommages qui sont la conséquence directe et immédiate de l'un de ces faits ».

On a prévu deux espèces de déplacement de la cargaison : le déplacement sur allèges et le déplacement sur un autre navire, c'est-à-dire le transbordement en cas de relâche forcée.

A ces deux cas, on a appliqué la règle de l'avarie commune non seulement pour le fait en lui-même, mais pour les conséquences du fait. C'est ce que M. le Président a indiqué. Il est certain, par exemple, que si le capitaine est entré avec un gros navire dans un port mal outillé, il aura pu prévoir que le transbordement, l'emmagasinage se feront dans des conditions extrêmement mauvaises et qu'il y aura certainement des dommages qu'il faudra admettre en avarie commune.

Si le capitaine, au contraire, va dans un port bien outillé pour faire réparer le navire, que les marchandises soient transbordées par les moyens dont dispose ce port, et que, malgré cela, certaines marchandises subissent des avaries, il n'y a plus avarie commune.

C'est ce que les règles d'York et d'Anvers expriment sous une autre forme en disant : « Le dommage causé à la cargaison par le débarquement dans un port de relâche ne sera pas admis en avarie commune au cas où cette cargaison aura été débarquée à l'endroit

et de la manière en usage dans ce port pour des navires non en détresse. » (Règle IX.)

Par conséquent, lorsque le capitaine va dans un port de relâche où il doit pouvoir débarquer sa cargaison et où il ne peut pas prévoir que ses marchandises devront subir un transbordement extraordinaire, où il compte donc être en sécurité, s'il lui arrive un accident, c'est une avarie particulière. Lorsque le capitaine est obligé d'aller dans un port où ne se trouve aucune des ressources nécessaires pour le transbordement, il a, en décidant la relâche, prévu le dommage que subirait la marchandise. C'est ce que nous avons voulu constater dans le litt. F.

M. le Président. — Ne croyez-vous pas mieux rendre l'idée de la Commission en distinguant les deux cas?

M. Lyon-Caen. — Il me semble que, dans les deux alinéas, il y a une idée qui n'est pas exprimée et qui est essentielle. Il ne suffit pas de dire que nous prévoyons le cas de relâche forcée. La relâche forcée peut avoir lieu pour des causes très différentes. Une relâche forcée a lieu, par exemple, parce qu'il s'est produit une voie d'eau qui met en danger le navire et la cargaison.

Dans ce cas, c'est dans l'intérêt du salut commun que le capitaine se décide à faire relâche.

Pour réparer le navire, les marchandises doivent être déchargées et rechargées.

Dans ce cas, l'article que nous discutons doit recevoir son application.

Voici un autre cas compris dans le même article : Il se peut qu'une relâche forcée soit nécessaire pour réparer une voie d'eau qui ne compromet pas la cargaison. Il faudra aussi, pour réparer la voie d'eau, décharger et recharger la marchandise. Dans cette hypothèse, le prix du déchargement et du rechargement, notamment, ne peuvent pas entrer en avarie commune. Ce sont des avaries particulières, car ce n'est pas dans l'intérêt du salut commun que le capitaine a décidé la relâche. Je crois, Messieurs, qu'il est indispensable que, par quelques exemples inspirés de l'alinéa actuellement en discussion, nous indiquions bien que ce que nous prévoyons, c'est le cas de relâche forcée dans l'intérêt du salut commun du navire et de la cargaison. Cette distinction est d'autant plus nécessaire à faire après les observations que M. Ulrich a présentées tout à l'heure. M. Ulrich nous disait : Dans l'art. 2 nous classons parmi les avaries communes des avaries qui, peut-être,

ne réunissent pas toutes les conditions constitutives de l'avarie commune. Je le répète : il faut donc que nous ne nous bornions pas à prévoir le cas de relâche forcée; nous devons prévoir le cas de relâche forcée pour le salut commun.

M. Gonse. — Le mot « notamment » reliait l'art. 1er à l'art. 2 et indiquait que, dans l'énumération de cet article, il ne s'agit que du sacrifice volontairement fait dans l'intérêt commun. Actuellement que le mot *notamment* a été supprimé, il y aurait peut-être lieu, en effet, de préciser davantage.

M. le Président.— Je propose la rédaction suivante : « Les frais d'allégement et de transbordement extraordinaires, et, en cas d'échouement ou de relâche forcée, les frais de déchargement, emmagasinage et rechargement de la cargaison et les dommages qui sont la conséquence directe et immédiate de ces faits. »

— Cette rédaction est mise aux voix et adoptée.

Litt. G.

M. le Président. — Nous devrons dire : « les *autres* frais de relâche forcée », puisque nous en avons indiqué quelques-uns.

M. Lyon-Caen. — Ne pourrait-on pas faire un alinéa unique ?

M. Gonse. — Vous allez être obligés, dans chaque paragraphe, de répéter l'art. 1er.

M. Picard. — Le but de la Commission était d'éviter toutes ces difficultés.

M. Lyon-Caen. — Je rappelle qu'il peut y avoir des relâches forcées de deux natures.

M. le Président. — Ne soyons pas plus juristes que tous les codes. Dans tous les codes on met toujours relâche forcée, sans croire nécessaire de dire que cette relâche forcée doit être faite dans l'intérêt commun. Nous devrions admettre que cela va de soi.

M. Picard. — Nous n'en finirons pas sans cela.

M. Gonse. — Nous n'avons pas mis les *autres* frais de relâche forcée, parce que la Commission s'est surtout placée au point de vue de la cargaison dans le litt. F, et au point de vue du navire dans le litt. G.

Les premiers frais de relâche forcée sont les frais du navire, les autres sont les frais de transbordement.

M. le Président. — Ne croyez-vous pas bon de dire : les frais de relâche forcée relatifs au navire?

M. Ulrich. — Messieurs, est-il bien dans votre intention de rembourser les frais de relâche dans le cas suivant;

Le capitaine a été obligé d'entrer en relâche forcée à cause d'une voie d'eau. Les réparations sont faites, mais le navire ne peut pas sortir pour une autre raison : les glaces, par exemple.

Admettez-vous les frais de relâche en avarie commune?

Dans la négative, il vaudrait mieux dire : *pour le temps pendant lequel dure la cause qui a amené la relâche forcée.*

M. GONSE.— Voilà les inconvénients et les difficultés de l'énumération. Il y a un grand nombre de cas sur lesquels la jurisprudence seule peut se prononcer. Évidemment, dans le cas cité par M. Ulrich, il y a des circonstances particulières.

En général, je crois qu'une fois la réparation faite, il n'y aura plus de relâche forcée.

M. ULRICH. — Le cas s'est présenté en Allemagne et il a été décidé qu'il n'y a plus avarie commune dès que les réparations sont achevées et que le navire est prêt à partir. C'est pour cela que je propose la rédaction du code allemand.

M. LE PRÉSIDENT. — La proposition de M. Ulrich est la suivante :

« Les frais de relâche n'entrent en ligne de compte qu'aussi longtemps que dure la cause qui a amené la relâche. »

M. PICARD. — Cela n'est pas correct.

M. LE PRÉSIDENT. — C'est la rédaction allemande qui a été l'objet de soins minutieux.

M. PICARD. — La crainte d'un cyclone peut vous faire entrer dans un port de relâche.

M. LE PRÉSIDENT. — L'idée de M. Ulrich est celle-ci : Lorsqu'une relâche se prolonge, à cause des glaces ou pour toute autre force majeure, on ne doit admettre comme frais de relâche que les frais du séjour rendu nécessaire par la cause première de la relâche, et non les frais qui sont la conséquence d'un cas fortuit ou d'une force majeure qui se produit ultérieurement.

— Cette rédaction est mise aux voix et adoptée.

Le litt. H est adopté.

Litt. I.

M. ULRICH. — Il y a lieu de biffer les mots : « Sont compris dans ces frais et dommages, etc. »

M. LE PRÉSIDENT. — Quelqu'un est tué. On demande en faveur des héritiers une indemnité. Sont-ce des frais? Ce sont des dommages.

— M. Ulrich retire sa proposition. Le texte de la Commission est approuvé.

Litt. J.

M. Spée. — Il est bien entendu que l'indemnité d'assistance doit réunir les conditions de l'art. 1er.

Plusieurs membres. — Bien entendu!

M. Spée. — Il peut y avoir des assistances prêtées dans un moment où les frais ne peuvent être considérés comme avarie commune.

M. Picard. — La Commission a supprimé toute mention accessoire, parce que elle avait adopté une rédaction qui introduisait l'adverbe « notamment » au commencement de l'art. 2. Il était alors inutile de répéter constamment que le dommage devait avoir été subi ou la dépense faite dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison.

Par la suppression du mot *notamment*, tout le mécanisme de l'article se trouve bouleversé.

L'adverbe « notamment » avait une très grande importance : il indiquait que chacun des termes de l'énumération de l'art. 2 était soumis aux principes de l'art. 1er.

M. Danjon. — Il y a un moyen de remédier au mal. Ce serait de terminer le vote des articles par un vote d'ensemble, après lequel on pourrait, si c'est nécessaire, remanier certaines parties du texte.

M. Vrancken. — Je propose la rédaction suivante :

« L'indemnité pour assistance prêtée pour le salut commun. »

M. Picard. — Il me semble que l'assemblée ferait chose plus sage en revenant à la rédaction primitive et en rétablissant l'adverbe « notamment ». Ce sera plus simple et plus clair.

M. Duguit. — La proposition que je vais faire rend inutile la discussion actuelle. Je propose un vote d'ensemble sur l'art. 2 et le rejet complet de cet article.

Après avoir écouté avec beaucoup d'attention la discussion, il me semble qu'il vaut mieux formuler purement et simplement la définition des avaries communes, sans parler des conséquences directes ou indirectes. Sinon il y a à craindre des difficultés nombreuses devant les tribunaux. En législation il est mauvais de formuler des textes de loi trop longs.

Le législateur doit se borner à poser des principes : ou bien l'énumération est limitative, ou elle ne l'est pas; si elle est limitative, la pratique donnera naissance à chaque instant à des difficultés que l'on n'avait pas prévues. Si elle ne l'est pas, elle est inutile, et le principe général suffit.

M. le Président. — M. Duguit pourra provoquer un vote sur l'ensemble, c'est son droit.

M. Picard. — Il y a danger à faire une telle modification qui n'a l'air de rien, mais qui a pour résultat de bouleverser en réalité l'économie de toute une rédaction.

Ce qui se produit ici, s'est produit dans la Commission. Nous avons eu la même discussion, et l'un de nous a fait à la fin la proposition qui se produit aujourd'hui.

M. Duguit. — C'était fatal!

M. Picard. — En constatant la difficulté de rédiger convenablement cette énumération, on éprouve le désir de s'en débarrasser en la supprimant.

Nous faisons une législation type. Nous devons désirer de la faire adopter le plus tôt possible par le plus grand nombre de nations. Si nous nous mettons en opposition avec ce qui se fait partout, nous risquons fort qu'elle ne le soit pas de longtemps.

Il y a là encore une autre raison décisive pour maintenir l'énumération. Une définition comme celle de l'art. 1er est très vague. Elle doit être expliquée et ne devient véritablement claire que quand on y ajoute quelques exemples. Je ne pense pas que le Congrès puisse adopter une proposition qui supprimerait tout le texte discuté et adopté par la Commission. Ce que je prie l'assemblée de faire, c'est de s'abstenir dans cette discussion de modifier et de corriger les textes qui lui sont soumis. Jusqu'à présent nous n'avons fait que cela et je remarque que les difficultés augmentent à mesure que nous avançons. Je propose donc au Congrès de revenir sur la suppression de l'adverbe « notamment ». Rétablissez ce mot et tout devient clair. Remarquez, en effet, que le mot « notamment » indique que tout l'art. 2 n'est que l'application des règles de l'art. 1er. Il va alors de soi que l'assistance, la relâche n'est avarie commune que si elle a été faite pour le salut commun du navire et du chargement.

Je fais donc la proposition formelle de revenir sur le vote de tantôt et de rétablir « notamment » dans le premier alinéa.

M. Duguit. — Au Congrès d'Anvers, on se demandait si « l'uni-
» formité des lois maritimes ne peut être établie et maintenue que
» si ces lois se bornent à définir l'avarie commune, laissant aux
» parties le soin d'en énumérer les principaux cas, ou bien s'il
» est préférable de chercher à s'entendre sur une énumération

» légale. » Et le Congrès a décidé qu'il n'y avait pas lieu de faire une énumération.

Il prévoyait les difficultés qui devaient se produire, en 1888, au Congrès de Bruxelles.

La Commission a cru respecter la décision de la Commission organisatrice du Congrès de Bruxelles en maintenant l'énumération comme base de discussion ; mais l'assemblée est maîtresse de la supprimer, de la modifier ou de l'atténuer.

Je crois, après mûr examen, que la solution la plus simple est encore de s'en tenir au principe. La meilleure loi est la plus brève.

M. LE PRÉSIDENT. — Êtes-vous d'avis de suspendre la discussion de l'alinéa J. pour voter sur cette question de principe?

M. DUGUIT. — Il faudrait compléter l'art. 1er en y ajoutant : « et leurs conséquences directes et immédiates », ou faire un article 2, dans lequel la même idée serait formulée.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous allons mettre aux voix la proposition de M. Duguit.

— Cette proposition est rejetée.

Reste la proposition de M. Picard de rétablir le mot *notamment* au commencement de l'art. 2.

— La proposition de M. Picard est adoptée.

M. LE PRÉSIDENT. — Cette décision nous permet de maintenir la rédaction de la lettre J, comme la Commission le propose.

M. SPÉE. — Il est donc bien entendu que tous les cas d'application de l'art. 2 doivent réunir les conditions de l'art. 1er.

Le litt. K est adopté sans observations.

L'art. 2 est, en conséquence, rédigé comme suit :

Sont notamment considérés comme avaries communes :

a) Les dommages résultant du sacrifice de marchandises, mâts, machines, agrès ou apparaux, et en général de tout objet faisant partie du navire ou de la cargaison; ces dommages comprennent non seulement la valeur des choses sacrifiées, mais encore toutes les détériorations éprouvées par le navire ou le chargement et qui sont la conséquence directe et immédiate du sacrifice de ces choses.

Sont compris dans ces dommages ceux occasionnés aux choses employées à un usage auquel elles n'étaient pas destinées; il en est autrement des conséquences préjudiciables résultant d'un usage excessif, mais conforme à la destination des choses, tel qu'un forcement de voiles ou un forcement de vapeur;

b) Les dommages causés par l'échouement volontaire, effectué

en vue d'éviter la perte totale ou la prise du navire et du chargement, y compris ceux qui résultent de la remise à flot du navire échoué et les frais de celle-ci ;

c) Les dommages causés au navire et aux marchandises non atteintes par le feu, à l'effet d'éteindre un incendie survenu à bord ;

d) Les dommages causés au navire ou à la cargaison pour empêcher le navire de sombrer;

e) Les sacrifices faits dans le but d'éviter un abordage;

f) Les frais d'allégement et de transbordement extraordinaires, et, en cas d'échouement et de relâche forcée, les frais de déchargement, emmagasinage et rechargement de la cargaison, et les dommages qui sont la conséquence directe et immédiate de l'un de ces faits ;

g) Les autres frais de relâche forcée relatifs au navire, y compris les loyers et la nourriture de l'équipage pendant la relâche. Les frais de relâche n'entrent en ligne de compte qu'aussi longtemps que dure la cause qui a amené la relâche.

h) Les frais de séjour extraordinaires dans un port d'escale que l'approche de l'ennemi ou des pirates empêche de quitter;

i) Les dommages et les frais occasionnés par la défense du navire et de la cargaison contre l'ennemi ou les pirates; sont compris dans ces frais et dommages, les frais de maladie, frais funéraires et indemnités à payer au cas où des personnes de l'équipage ont été blessées ou tuées en défendant le navire;

j) L'indemnité d'assistance ;

k) Les frais résultant des levées d'argent faites en cours de voyage pour payer les avaries communes, ainsi que les frais de liquidation des avaries communes. Sont compris dans ces frais : les pertes sur marchandises vendues en cours de voyage, le profit maritime de l'emprunt à la grosse, la prime d'assurance des sommes employées, ainsi que les frais de l'expertise nécessaire pour dresser le compte des avaries communes.

Article 3.

Les marchandises chargées sur le pont, les marchandises sans connaissement et les agrès ou apparaux non inventoriés ne sont pas admis en avaries communes.

Article 4.

Il y a lieu de répartir l'avarie commune par contribution dès que le navire ou la cargaison est sauvé, en tout ou en partie.

DISCUSSION EN COMMISSION.

Article 3.

M. AUNON Y VILLALON et MILLE Y SUAREZ proposent l'amendement suivant :

« Les marchandises chargées sur le pont contribueront à l'avarie commune si elles sont sauvées ; elle ne donnent pas droit à l'indemnité si elles sont endommagées ou sacrifiées pour le salut commun, excepté dans le cas où les ordonnances maritimes permettent de les charger ainsi. La même règle s'appliquera aux marchandises sans connaissement et aux agrès et apparaux non inventoriés. »

M. MOLENGRAAF propose d'ajouter aux mots : « les marchandises chargées sur le pont », les mots : « du consentement du chargeur ».

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer qu'il n'y a pas lieu de parler ici de la contribution. Il n'y a pas lieu de parler non plus du consentement du chargeur. Celui-ci a, le cas échéant, son recours contre le capitaine.

M. ULRICH propose l'amendement suivant :

« Ne sont pas admis en avaries communes :

1° Les marchandises chargées sur le pont, excepté dans le cas où les ordonnances maritimes permettent de les charger ainsi ;

2° Les marchandises sans connaissement et qui ne se trouvent portées ni dans le manifeste ni dans le registre de chargement ;

3° Les agrès ou apparaux non inventoriés. »

M. LE PRÉSIDENT propose de dire :

« Les marchandises chargées sur le pont, excepté dans le cas où la loi permet ce mode de chargement, les marchandises sans connaissement et qui ne se trouvent portées ni dans le manifeste, ni dans le registre de chargement, etc. »

Ce texte est adopté.

L'art. 3 est en conséquence rédigé comme suit :

« Les marchandises chargées sur le pont, *excepté dans le cas où la loi* » *permet ce mode de chargement*, les marchandises sans connaissement *et* » *qui ne sont portées ni dans le manifeste, ni dans le registre de charge-* » *ment*, les agrès ou apparaux non inventoriés ne sont pas admis en avaries » communes. »

Article 4.

M. MOLENGRAAF propose l'amendement suivant :

« Lorsque des marchandises sont sacrifiées, il n'y a lieu de répartir l'avarie commune par contribution que si la cargaison est sauvée en tout ou en partie; par contre, il n'y a pas lieu à cette répartition si le navire est sauvé tandis que la cargaison a péri totalement.

De même des mâts, agrès ou apparaux étant sacrifiés, il n'y a pas lieu de répartir l'avarie commune si le navire a péri bien que la cargaison soit sacrifiée en tout ou en partie. »

D'après M. MOLENGRAAF, dès que la communauté d'intérêt a pris fin

par la destruction du navire ou la perte de la cargaison, il n'y a pas lieu à contribution.

Le Congrès d'Anvers a, il est vrai, admis la règle nouvelle consacrée dans le texte proposé par la Commission; mais cette règle est contraire au principe de l'avarie commune. La pratique des nations maritimes n'admet du reste pas ce système, qui est une innovation.

M. Danjon partage l'avis de M. Molengraaf. Si la marchandise d'un chargeur est jetée à la mer, et que, par le jet, toute la cargaison périt, il n'y a pas lieu à avarie commune, puisqu'en tous cas la marchandise jetée aurait péri si elle était restée sur le navire.

M. Cruysmans. — La règle proposée est conforme à l'équité.

Le navire est échoué pour sauver la cargaison; le navire périt et la cargaison est sauvée. N'est-il pas juste que le capitaine qui a sacrifié son navire, pour sauver sa cargaison soit indemnisé?

M. Gonse est partisan du texte proposé. Si le capitaine sacrifie volontairement son navire pour sauver la cargaison, il doit être indemnisé. Si c'est au contraire la cargaison tout entière qui est sacrifiée pour le navire, l'équité commande la même solution. Il ne faut pas créer des conflits d'intérêts.

M. le Président appuie les considérations développées par MM. Gonse et Cruysmans. Il faut tenir compte de l'intérêt pratique et des nécessités de la navigation, qui sont ici d'accord avec l'équité. On dit à tort qu'il n'y a plus de communauté. La communauté existait quand la décision du sacrifice a été prise.

M. Molengraaf ne vise pas le cas où le navire ou le chargement seul périt, mais le cas où il y a avarie particulière après le sacrifice.

M. Dumercy fait remarquer que l'idée dominante de M. Molengraaf est que le sacrifice, utile à un moment, est devenu inutile plus tard, et que dès lors il n'y a plus lieu à contribution. Mais cela importe peu. Les faits postérieurs ne peuvent faire qu'il n'y ait pas eu avarie commune.

M. Molengraaf répond que son amendement est la conséquence du principe même de l'avarie commune. C'est à la fin du voyage qu'il faut se placer pour savoir s'il y a avarie commune. Si, à la fin du voyage, toute la cargaison a péri, il n'y a plus de communauté; il n'y a plus lieu à contribution.

M. Krause appuye l'opinion de M. Molengraaf.

L'amendement de M. Molengraaf est rejeté.

M. Danjon propose de rétablir la deuxième partie de la proposition votée à Anvers. Cette deuxième partie a été supprimée on ne sait pourquoi. Comme la question est controversée, il faut être clair.

Cette proposition est adoptée.

Il est donc ajouté à l'art 4 :

« Il importe peu que le salut, au lieu de procéder directement du sacri- » fice, se produise par suite de circonstances indépendantes. »

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Les art. 3 et 4 sont adoptés sans observation.

Article 5.

La masse contributive se compose :

a) De la valeur nette intégrale qu'auraient eue, au moment et au lieu du déchargement, les choses sacrifiées ;

b) De la valeur nette intégrale qu'ont, aux mêmes lieu et moment, les choses sauvées, y compris le fret payé d'avance, ainsi que du montant du dommage qui leur a été causé pour le salut commun;

c) Du fret et du prix du passage, s'ils sont encore dus ; les frais qui eussent été épargnés si le navire et la cargaison s'étaient perdus totalement au moment où l'avarie commune s'est produite seront déduits du fret et du prix du passage.

Les effets et les loyers des gens de mer, les bagages des passagers, les munitions de guerre et les provisions de bouche, dans la mesure nécessaire au voyage, bien que remboursés par contribution, ne font pas partie de la masse contributive.

DISCUSSION EN COMMISSION.

M. MILLE Y SUAREZ fait observer que les marchandises mentionnées à l'art. 3 doivent contribuer. Il est nécessaire de le dire. M. Mille propose en conséquence d'ajouter, dans le litt. B, après les mots : les choses sauvées, les mots : *même celles spécifiées à l'art.* 3 *ci-dessus.*

M. LYON-CAEN propose d'ajouter à la fin de l'article :

« La masse active se compose :

» *a*) De la valeur nette intégrale qu'auraient eue, au moment et au lieu du déchargement, les choses sacrifiées;

» *b*) De la différence entre la valeur nette intégrale qu'ont, aux mêmes lieu et moment, les choses sauvées, *mais endommagées*, et *de celle qu'elles y auraient eue si elles n'avaient pas été endommagées* ;

» *c*) *Des dépenses extraordinaires, conformément à l'art.* 1er. »

M. LEBANO propose de supprimer au litt. B les mots « y compris le fret payé d'avance » et de rédiger le litt. C comme suit :

« Du fret et du prix de passage, s'ils sont encore dus. Les frais épargnés par suite du sacrifice et ceux qui l'eussent été si le navire et sa cargaison s'étaient perdus totalement, au moment où l'avarie commune s'est produite, seront déduits du fret et du prix du passage. »

D'après M. Lebano, il est inutile de dire : *y compris le fret payé d'avance*, parce que le fret payé d'avance s'incorpore à la marchandise. Quant au fret non payé, il n'est évidemment pas compris dans la marchandise.

M. LE PRÉSIDENT pense qu'il vaudrait mieux ajouter au litt. A, après les choses sacrifiées, les mots : *y compris le fret payé d'avance.*

M. LYON-CAEN développe son amendement, qu'il justifie en disant qu'il importe de déterminer les éléments de la masse active, de même qu'on a déterminé les éléments de la masse contributive.

M. LE PRÉSIDENT pense qu'il convient d'employer d'autres expressions que celles : « masse contributive et masse active. »

Cette dernière expression, notamment, peut donner lieu à des confusions; il vaudrait mieux dire : *masse qui doit contribuer*, et *masse à indemniser par contribution.*

Au second paragraphe du litt. C. de l'art. 5, M. Mille y Suarez propose de supprimer *les loyers des gens de mer*. Les loyers sont remboursés par le fret, ils ne doivent pas entrer en ligne de compte.

M. ULRICH propose l'amendement suivant :

« Les effets et les loyers des gens de mer, les bagages des passagers, les munitions de guerre et les provisions de bouche, dans la mesure nécessaire au voyage, ne font pas partie de la masse contributive. Les munitions, provisions, bagages et effets auxquels une indemnité est attribuée, contribuent à raison de la valeur ou de la différence de valeur qui entre en ligne de compte comme avarie commune. Les objets mentionnés dans l'art. 3 contribuent en tant qu'ils sont sauvés. »

M. DANJON pense que les bagages, les munitions et provisions de bouche doivent contribuer, puisqu'ils sont indemnisés s'ils sont sauvés.

M. LE PRÉSIDENT est d'avis qu'en tous cas les bagages des passagers doivent être laissés en dehors. Ils ne font pas partie de l'entreprise commune.

M. GONSE appuie cette manière de voir. Les bagages ne font pas partie de la communauté navire-cargaison. S'ils ont été sacrifiés, ils doivent être remboursés. Cela est juste. Cela constitue une véritable créance privilégiée.

M. DANJON considère la proposition de M. Ulrich comme juste; mais elle est peu pratique et présente peu d'intérêt.

L'amendement de M. Ulrich est rejeté.

L'amendement de M. Mille est admis.

Dans le texte de l'amendement de M. Lyon-Caen, M. le Président propose de biffer, au litt. B, les mots *sauvées mais*, et un peu plus loin le mot *y*.

Il est entendu que le mot *choses* comprend les agrès, les apparaux et les parties du navire.

M DANJON insiste pour que le mot *sauvées*, qui fait antithèse avec le mot *endommagées*, soit maintenu.

La rédaction de M. Lyon-Caen est votée avec les deux modifications proposées par M. le Président.

Au litt. C, le mot : *conformément* est remplacé par les mots : *prévues à*.

L'amendement de M. Lyon-Caen devient l'art. 5*bis*.

L'amendement de M. Lebano au litt. C est admis.

En conséquence, les art. 5 et 5*bis* sont rédigés comme suit :

« Art. 5. — La masse qui doit contribuer se compose :

» *a*) De la valeur nette intégrale qu'auraient eue, au moment et au lieu de déchargement, les choses sacrifiées, y compris le fret payé d'avance ;

» *b*) De la valeur nette intégrale qu'ont, aux mêmes lieu et moment, les choses sauvées, même celles spécifiées à l'art. 3 ci-dessus, y compris le fret payé d'avance, ainsi que du montant du dommage qui leur a été causé pour le salut commun ;

» *c*) Du fret et du prix du passage, s'ils sont encore dus ; les frais épargnés par suite du sacrifice et ceux qui l'eussent été si le navire et la cargaison s'étaient perdus totalement au moment où l'avarie commune s'est produite, seront déduits du fret et du prix du passage.

» Les effets des gens de mer, les bagages des passagers, les munitions de guerre et les provisions de bouche, dans la mesure nécessaire au voyage, bien que remboursés par contribution, ne font pas partie de la masse qui doit contribuer.

» Art. 5*bis*. — La masse à indemniser par contribution se compose :

» *a*) De la valeur nette intégrale qu'auraient eue, au moment et au lieu du déchargement, les choses sacrifiées ;

» *b*) De la différence entre la valeur nette intégrale qu'ont, aux mêmes lieu et moment, les choses endommagées, et de celle qu'elles auraient eue si elles n'avaient pas été endommagées ;

» *c*) Des dépenses extraordinaires prévues à l'art. 1er .»

Discussion en assemblée générale.

M. Lyon-Caen. — Vous dites que la masse qui doit contribuer se compose de la valeur nette. Cela veut dire assurément qu'en principe les marchandises contribuent en proportion de leur valeur au port de déchargement, mais déduction faite du fret ; je demande une explication complète sur le mot *nette*, qui se trouve dans l'art. 5, parce que cette expression est employée plusieurs fois dans l'article.

Voilà des marchandises qui ont été sauvées grâce à un sacrifice volontaire. Elles doivent contribuer en proportion de leur valeur et, par conséquent, en proportion des services rendus au propriétaire de ces marchandises. Si le sacrifice volontaire n'avait pas eu lieu, le propriétaire n'aurait pas eu à payer de fret, puisqu'il ne paie pas de fret quand les marchandises sont perdues par cas fortuit.

S'il est admis par toutes les législations qu'en cas d'avaries com-

munes les marchandises sauvées contribuent en proportion de leur valeur nette, c'est parce que, s'il n'y avait pas eu de sacrifice et, par suite, de sauvetage, le propriétaire des marchandises n'aurait pas eu à supporter la charge du fret.

M. LE PRÉSIDENT. — Les marchandises sacrifiées paient le fret, et c'est parce qu'elles paient le fret qu'elles interviennent avec leur fret dans la masse qui contribue aux avaries communés lorsque ce fret, payé d'avance, s'est incorporé à la marchandise.

Ou bien la marchandise a payé déjà le fret d'avance, ou bien elle ne l'a pas payé encore. Sa valeur sera différente suivant les cas, puisque le fret payé d'avance s'incorpore à la marchandise. Il est donc juste de dire dans le littera *A* que la marchandise doit contribuer pour sa véritable valeur, c'est-à-dire avec le fret payé d'avance, si ce fret s'y est incorporé.

M. LYON-CAEN. — Il s'agit, aux littera *A* et *B*, des marchandises sacrifiées et des marchandises sauvées ; elles sont traitées de même au point de vue du fret. Je prends un exemple : Voilà des marchandises sauvées grâce au sacrifice volontaire; le propriétaire de ces marchandises doit contribuer à proportion du bénéfice que le sacrifice volontaire lui a causé.

A quoi ce profit est-il égal ? A la valeur des marchandises au port de déchargement « sous déduction du fret ».

Vous commettriez une injustice en admettant que les marchandises sauvées et sacrifiées contribuent à proportion de leur valeur, sans déduction du fret.

M. GONSE. — La commission a voulu placer les marchandises sauvées et sacrifiées sur le même pied. Supposons la marchandise sauvée. Il est évident que la valeur de la marchandise au lieu du déchargement — à supposer que le commerçant ait fait une opération dans de bonnes conditions — se compose de la valeur qu'elle avait au port de départ, augmentée du fret. Il faut que le propriétaire de la marchandise trouve le remboursement du fret dans la valeur nette intégrale de la marchandise au lieu du débarquement.

La valeur qui doit contribuer est donc bien la valeur au lieu du déchargement, et il faut comprendre dans cette valeur le prix du transport, quand il a été payé d'avance.

M. LYON-CAEN. — Il n'y a aucune législation qui fasse cette distinction.

M. Gonse. — C'est pour le motif que j'indique que, dans le projet de la Commission, on a ajouté les mots : *y compris le fret payé d'avance.*

M. Lyon-Caen. — C'est une autre hypothèse.

M. Gonse. — Il faut traiter de même les deux espèces de marchandises.

M. Lyon-Caen. — Non.

M. Gonse. — Pourquoi ? Quelle injustice de dire qu'une balle de coton, partie sans payer son fret, n'aura qu'une valeur de 97 francs, tandis que la balle de coton qui a payé son fret aura une valeur de 100 francs.

M. Genicot. — Dans la pratique, la valeur de la marchandise sacrifiée est payée par contribution, y compris le fret.

M. Lyon-Caen. — Vous avez cent fois raison. Il n'y a pas de législations qui soient en désaccord sur ce point.

M. Vrancken. — J'appuie les observations de M. Lyon-Caen, je n'admets pas que le fret contribue deux fois. Or, il en sera ainsi, puisque vous voulez faire contribuer la valeur de la marchandise plus le fret et que, d'autre part, le capitaine doit contribuer également pour le fret, s'il est encore dû. Je ne puis approuver cela.

M. le Président. — Je crois qu'au fond nous sommes d'accord. Personne ne veut faire contribuer le fret deux fois; mais, dans le cas exceptionnel de la marchandise qui a payé le fret d'avance, la part du fréteur est diminuée d'autant et celle du chargeur augmentée d'autant.

M. Lyon-Caen. — Ce que vous entendez par fret payé d'avance c'est le fret non restituable?

M. le Président. — Il y a toujours un fret pour le voyage. Ce fret doit, dans tous les cas, entrer dans la masse; lorsqu'il n'entre pas dans le compartiment du fréteur, il doit entrer dans le compartiment du chargeur, mais il n'entre qu'une fois seulement dans la masse. Au litt. *C* nous parlons du fret et du prix du voyage, s'ils sont encore dus. On exclut du compartiment du fréteur le fret payé d'avance, qu'il soit restituable ou non. Il faut donc bien, dans le cas où le fret est payé d'avance, qu'il figure aux litt. *A* et *B*, dans le compartiment du chargeur.

— Le litt. *A* est mis aux voix et adopté.

Litt. *B*.

M. Ulrich. — Ce littera s'applique également à la valeur du navire. Il ne faut donc pas dire : « y compris le fret payé d'avance. » Le fret ne concerne que la marchandise.

M. Gonse. — Il faut cependant bien laisser la phrase : « le fret payé d'avance » dans le paragraphe qui parle de la valeur des marchandises sauvées.

M. le Président. — Je crois que les observations échangées établissent nettement que le fret payé d'avance intervient ici, ainsi que dans le litt. *A*, comme accessoire de la marchandise, et non du navire.

M. Ulrich n'insiste pas sur ce point.

M. Ulrich. — Lorsque le voyage se termine dans un autre lieu que le lieu de destination, est-ce ce dernier qui sera substitué au lieu de déchargement ?

M. le Président. — Ce sera toujours le lieu de déchargement, mais ce ne sera pas le port de destination.

M. Ulrich. — Si le voyage se termine dans un port de relâche, ce sera bien là que sera déterminée la valeur contributive.

M. le Président. — Ce sera le port de déchargement. Nous sommes d'accord sur le sens du mot.

Le litt. *B* est adopté à l'unanimité.

Litt. *C*.

M. Ulrich. — Il y a dans le texte une erreur. Il ne faut pas dire : « les frais épargnés par suite du sacrifice. » Après le sacrifice il y a encore des frais à faire.

M. le Président. — Quand le sacrifice a été fait il peut y avoir encore des frais à faire, des droits de port à payer, si le navire est obligé d'entrer dans un port de relâche. Mais ce ne sont pas là des frais épargnés; au contraire, ce sont des frais à payer.

M. Gonse. — Ces frais incombent à l'armateur, comme représentation du fret qui lui est acquis.

M. Ulrich. — On ne contribue pas pour des frais quand ces frais sont épargnés.

M. le Président. — Nous formons en ce moment la masse qui doit contribuer. Nous avons à déterminer sur quelle base le fret contribue, ce qu'il y a à déduire du fret brut.

M. Ulrich. — On doit contribuer pour la valeur sauvée au moment du sinistre.

M. Gonse. — Nous avons fait en Commission une suppression dans la dernière partie de l'art. 5. Nous avons supprimé les loyers

des gens de mer, parce qu'ils sont à la charge du fret, et que le capitaine qui touche son fret n'a rien à réclamer du chef des dépenses qu'il doit payer au moyen de ce fret.

Si l'armateur a fait certaines dépenses pour continuer le sauvetage du navire, il doit lui en être tenu compte.

M. PICARD. — L'armateur doit contribuer pour tout ce qu'il touche pour le fret et le prix du passage.

Si le voyage s'était fait normalement il aurait dépensé certains frais, tels que des frais de port, qui seraient venus en déduction du fret et auraient diminué d'autant son bénéfice. Il y a lieu d'en tenir compte.

M. MARTIN. — Il y a des législations qui ne font contribuer le fret qu'en partie, et c'est ce que désire exprimer M. Ulrich. Il dit que le navire aura encore à faire des dépenses après le sacrifice et qu'il faut en tenir compte. Il ne faut donc pas faire contribuer le fret entier. Ce que l'armateur aurait encore dû dépenser si le voyage avait eu une fin régulière doit être déduit du montant pour lequel il contribue.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous nous avez fait comprendre la pensée de M. Ulrich. Ce n'est que le fret entier qui contribue. C'est la partie préservée par le sacrifice, celle que le frêteur eut perdu si le navire se fut perdu totalement au moment du sacrifice. Nous sommes tous d'accord sur ce point.

M. PICARD. — Il ne faut pas que l'armateur se trouve, après le malheur, dans une situation plus avantageuse que si le malheur n'avait pas eu lieu. Or, si le malheur n'avait pas eu lieu, il aurait dû payer des frais de port. On doit déduire ces frais de port, sinon il aura une créance plus considérable que celle qu'il aurait eue si tout s'était bien passé. Il y a donc une déduction à faire. La rédaction me paraît bien répondre à ce qu'a dit M. Ulrich.

M. CRUYSMANS. — Cette disposition est un emprunt aux règles York-Anvers, dont la règle X est conçue comme suit :

« La contribution à l'avarie commune sera établie sur les » valeurs réelles des propriétés à la fin de l'expédition, en y » ajoutant le montant bonifié en avarie commune pour les objets » sacrifiés. Du fret et du prix de passage en risque pour l'arma- » teur seront déduits les frais de port et les gages de l'équipage, » qui n'auraient pas été encourus si le navire et la cargaison » s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie com- » mune ou du sacrifice.

» De la valeur des propriétés seront également déduits tous les » frais y relatifs depuis l'événement qui donne ouverture à l'ava- » rie commune. »

L'ancienne législation en Angleterre n'accordait aucun loyer aux gens de l'équipage en cas de perte du navire. Par application de ce principe, en cas d'avarie grosse, il était d'usage de déduire du montant du fret, en cas de contribution en avarie grosse, intégralement les loyers de l'équipage pendant le voyage. La législation fut changée en Angleterre, comme en Belgique et en Allemagne; aujourd'hui, dans ces pays, les gens de l'équipage ont droit à leurs gages jusqu'au moment de la cessation de leurs services.

On a cru devoir admettre que la modification du mode de paiement des salaires ne devait pas entamer la règle suivie quand tout droit à des salaires disparaissait avec le navire, mais qu'il fallait l'adapter à la législation nouvelle, et par suite remplacer la déduction intégrale par une déduction proportionnelle au voyage non accompli.

On soutenait que le sacrifice fait en cours de voyage ne sauve réellement que les loyers acquis au moment où il a lieu; si, après le sacrifice, le navire se perd, l'armateur épargne tous les gages non dus et compris dans le fret. Un exemple fera comprendre la portée de cette règle. Supposons qu'un navire doive faire à destination un fret de 50,000 francs et que dans ce chiffre figurent, par exemple, 6,000 francs de loyers de l'équipage. Un jet a lieu au tiers du voyage. L'armateur, d'après la règle, aura le droit de déduire de 50,000 francs les deux tiers de 6,000 francs, soit 4,000 francs, qui eussent été épargnés pour lui si le navire se fût perdu au moment du sacrifice; les loyers, au lieu de 6,000 francs, ne seront plus censés représentés dans le montant total du fret que pour 2,000 francs; en conséquence, ce fret, comme intérêt contribuable, sera réduit à 46,000 francs, soit une diminution de 4,000 francs, correspondant aux deux tiers des 6,000 francs.

Je reconnais que le principe est sujet à contestation, mais puisqu'il est admis par l'Angleterre et qu'il est entré en pratique dans d'autres pays, je crois que son maintien doit être conseillé.

M. le Président. — La rédaction de l'article répond-elle à la pensée de M. Cruysmans?

M. Ulrich. — L'expression : « *frais épargnés par suite du sacrifice* » signifie le contraire de ce que M. Cruysmans dit.

M. LYON-CAEN. — C'est le sacrifice qui fait faire des frais qu'on n'aurait pas faits s'il n'avait pas eu lieu.

M. GONSE. — Il est possible que le sacrifice fait ait épargné des frais; vous avez jeté des marchandises, donc vous épargnez des frais.

M. SPÉE. — L'exemple de M. Gonse montre la réalité des faits. Une escale intermédiaire est évitée par le jet de certaines marchandises qui devaient être débarquées. Il y a donc économie pour l'armateur.

L'armateur conserve le fret. Il fait donc un bénéfice, et ce bénéfice vous allez l'en faire bénéficier deux fois en le déduisant du fret. C'est le contraire de ce qu'on devrait dire.

Je propose de dire au premier paragraphe : « les frais qui eussent été épargnés si le navire, etc. »

M. CRUYSMANS. — Si vous faites intervenir le fret pour la totalité, il pourra se faire que l'armateur subisse un véritable préjudice, parce qu'il ne reçoit qu'un prorata de fret.

C'est pour ce motif qu'on a dit que le fret serait admis, mais sous déduction de tous les frais épargnés.

M. SPÉE. — Je m'explique le dissentiment qui nous sépare, parce que les cas que nous supposons diffèrent les uns des autres.

Dans le cas de M. Cruysmans, je comprends qu'on déduise les frais épargnés, parce qu'on fait entrer en ligne de compte le fret complet. Il n'est que juste de faire la déduction des frais épargnés. Mais je suppose un autre cas : celui de M. Gonse. Je vais le répéter : Un navire doit débarquer des marchandises au Hâvre et à Anvers. En cours de voyage, il a des fortunes de mer et il est obligé de jeter certaines marchandises.

Le navire ne doit plus se rendre qu'à Anvers.

Il débarque là sa cargaison, le capitaine a épargné les frais qui auraient dû être faits pour entrer au Hâvre et il touche son fret intégral, soit en contribution, soit en nature. Cependant il bénéficie des frais qu'il a épargnés au Hâvre.

Il ne faut pas qu'il bénéficie de cette différence.

Il y a lieu de faire contribuer aux avaries communes non seulement le montant du fret des marchandises qui devaient être débarquées au Hâvre, mais les frais de port qu'il aurait dû payer pour entrer au Hâvre.

M. CRUYSMANS. — On pourrait peut-être reproduire l'expression anglaise. Je suis, d'ailleurs, d'accord qu'il peut se présenter deux situations différentes, et que chacune des rédactions ne s'applique

qu'à l'une d'elles. Celle qui s'applique aux frais qui eussent été épargnés en cas de perte totale prévoit un cas beaucoup plus fréquent que celle qui suppose un sacrifice épargnant des frais.

Le litt. *C*, tel qu'il est proposé par la Commission, est mis aux voix et adopté à l'unanimité, sauf que la 2e phrase du 1er paragraphe est rédigée comme suit : « les frais qui eussent été épargnés si le navire, etc. »

ART. 5*bis*.

M. LYON-CAEN. — La rédaction ne rend pas la pensée de la Commission et consacrerait une règle qui n'est admise nulle part.

Lorsque nous parlions, à l'art. 5, de la masse qui doit contribuer, nous disions qu'elle se compose de la valeur nette intégrale qu'auraient eue, au moment et au lieu du déchargement, les choses sacrifiées, y compris le fret payé d'avance.

A l'art. 5*bis* la Commission parle de la valeur nette intégrale qu'auraient eue les choses sacrifiées. La dernière mention du litt. *A* de l'art. 5 ne peut être reproduite ici, parce que, dans la masse à indemniser par contribution, la pratique universelle a compris la valeur des marchandises sacrifiées sans déduction du fret; car, par suite du sacrifice, le propriétaire des marchandises sacrifiées a dû payer ce fret, qu'il n'aurait pas dû payer sans cela.

Je propose donc de dire à l'art. 5*bis* « de la valeur nette intégrale qu'auraient eue, au moment et au lieu du déchargement, les choses sacrifiées, sans déduction du fret ».

Je crois qu'on peut laisser « de la valeur nette intégrale », parce que dans la masse à indemniser par contribution on comprend la valeur des marchandises au port de débarquement, y compris le fret; mais on déduit les différents frais qu'on n'a pas dû faire par cela même que les marchandises ont été sacrifiées.

M. ULRICH. — On tient compte du montant des frais faits pour la réparation du dommage ou de la somme allouée par les experts si les dommages n'ont pas été réparés, et on fait une déduction à raison de la différence du vieux au neuf.

On déduit aussi le prix de vente de vieilles pièces remplacées. Il est nécessaire que cette règle soit consacrée dans le texte que nous allons voter. Je propose donc d'ajouter au litt. *A* :

« Lorsque la chose sacrifiée fait partie du navire, la valeur est fixée par le coût des réparations, sous déduction de la différence du vieux au neuf et du produit de la vente des vieilles pièces remplacées. »

M. GONSE. — La rédaction que critique M. Lyon-Caen est sa propre rédaction, ce qui ne veut pas dire qu'elle ne puisse être améliorée. La première observation que vous avez admise tout à l'heure à l'art. 5 est que la valeur nette intégrale des choses sacrifiées, au lieu de débarquement, comprend le fret. Mais pour former la masse à indemniser il faut bien tenir compte que le chargeur doit être indemnisé de la valeur de la marchandise. A ce point de vue il se peut que notre rédaction ne soit pas suffisamment explicative.

M. LYON-CAEN.— Il faudrait mettre « marchandises sacrifiées », au lieu de *choses sacrifiées*.

M. GONSE. — Le texte de M. Ulrich serait avantageusement modifié si l'on disait : « le dommage éprouvé par le navire. »

Je suppose qu'on a inventé une chaudière d'un meilleur modèle et que cette chaudière remplace l'ancienne. Ce n'est pas seulement là la différence du vieux au neuf.

M. MARTIN. — Je crois que la rédaction de M. Ulrich répond à tout ce qu'on peut exiger. Elle est seulement un peu longue.

M. SPÉE. — Je demande l'addition des mots « s'il y a lieu » après les mots « sous déduction ».

— L'amendement de M. Ulrich, avec la modification proposée par M. Spée, est mis aux voix et adopté.

— Le litt. *B* est adopté.

Litt. *C*.

M. SPÉE. — Il s'agit bien des dépenses extraordinaires prévues à l'art. 1er et à l'art. 2, n'est-ce pas ?

M. LE PRÉSIDENT. — Je propose de mettre « conformément à l'art. 1er ».

M. SPÉE. — Mon observation a pour but de donner satisfaction à M. Ulrich et à d'autres membres. Il n'y aurait pas d'inconvénient à mentionner l'art. 2, et ce serait plus complet dans toutes les hypothèses.

— Le litt. *C* est adopté avec la modification proposée par M. le Président.

Il est donc rédigé comme suit :

Des dépenses extraordinaires, conformément à l'art. 1er.

— L'art. 5 est adopté dans son ensemble.

Article 6.

Les règles relatives à l'avarie commune doivent s'appliquer même lorsque le danger, cause directe du sacrifice

ou de la dépense, a été amené, soit par la faute du capitaine, de l'équipage ou d'une personne intéressée au chargement, soit par le vice propre du navire ou de la marchandise.

Le recours que donne la faute ou le vice propre est indépendant du règlement de l'avarie commune.

Article 7.

Toutes les avaries communes successives se règlent simultanément, à la fin du voyage, comme si elles ne formaient qu'une seule et même avarie.

Il n'en est autrement que lorsqu'une marchandise est embarquée ou débarquée en un port d'échelle et pour cette marchandise seulement.

Article 8.

Le règlement d'avaries s'opère au port où la cargaison se délivre.

Discussion en commission.

M. Ulrich propose d'intercaler entre le premier et le deuxième paragraphe de l'article 6 :

« Toutefois, l'intéressé sur qui retombe la faute ne peut demander aucune » indemnité à raison du dommage qu'il a souffert. Si le danger provient de » la faute d'une personne de l'équipage, l'armateur en supporte aussi les con» séquences, conformément aux lois maritimes. »

La proposition de M. Ulrich est combattue par plusieurs membres, qui font remarquer qu'elle a pour conséquence d'imposer une double responsabilité à celui qui est en faute. Cela est injuste.

M. Ulrich retire son amendement.

Art. 7. — Toutes les avaries communes successives se règlent simultanément, à la fin du voyage, comme si elles ne formaient qu'une seule et même avarie.

Il n'en est autrement que lorsqu'une marchandise est embarquée ou débarquée en un port d'échelle et pour cette marchandise seulement.

Admis sans observation.

Art. 8. — Le règlement d'avarie s'opère au port où la cargaison se délivre.

Ces derniers mots sont remplacés par l'expression : *au port de reste.*

L'article est adopté avec cette modification.

M. ULRICH soumet à la Commission les propositions suivantes, relatives aux prescriptions et déchéances :

« Remplacement des art. 232 et 233 du Code maritime belge et des articles similaires des autres législations par les dispositions suivantes :

» Si l'avarie est manifeste à première vue, il faudra, dans l'intention de constater l'état ou la quantité des marchandises, faire procéder à leur vérification avant leur réception de la part du destinataire, par les autorités compétentes, ou par des experts commis officiellement à cet effet.

» Si l'avarie ou la diminution n'est pas visible à l'extérieur, la visite judiciaire peut se faire valablement après la réception des marchandises, pourvu qu'elle se fasse dans les quarante-huit heures du jour de la réception. Ces vérifications doivent être faites contradictoirement avec la partie adverse, si celle-ci est sur les lieux et si les circonstances le permettent.

» Toutes actions à raison de la perte ou de la détérioration se trouvent éteintes si la visite judiciaire n'a pas été provoquée à temps.

» Cette disposition ne s'applique pas aux pertes et avaries résultant d'un acte dolosif d'une personne de l'équipage.

» Sont prescrites pour trois ans les actions dérivant d'un contrat d'assurances.

» La prescription commence à courir de la fin du voyage assuré, et pour les assurances à temps à partir du jour où finit l'assurance.

» En cas de présomption de perte du navire par défaut de nouvelles, elle commence à la fin du délai fixé pour la présomption de perte. »

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer à M. Ulrich que ces propositions ne rentrent pas dans le cadre des questions soumises à l'examen de la Commission.

M. ULRICH n'insiste pas pour que ses propositions soient discutées.

DISCUSSION EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Les articles 6, 7 et 8 sont votés sans observations.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, nous sommes arrivés au terme de nos travaux. Heureusement, car l'heure nous presse ; peu d'instants nous séparent de la réunion publique.

Permettez-moi, avant de nous disperser, de rendre hommage aux lumières que, de tous les coins de l'Europe, vous êtes venus apporter au Congrès de droit international convoqué par le Gouvernement belge. Je suis persuadé qu'il en résultera une grande autorité pour nos décisions.

Laissez-moi, Messieurs, vous remercier du travail opiniâtre, puis-je vous dire, de la sobriété de paroles et de l'esprit conciliateur dont vous avez fait preuve dans ces débats.

Cela seul m'a permis de les mener à bon terme et de les diriger, je l'espère, à votre satisfaction. (*Applaudissements.*)

M. MARTIN. — Messieurs, je crois parler au nom de tous les membres du Congrès réunis ici, ainsi qu'au nom des absents, en exprimant les sentiments que je ressens bien profondément. Avec vous tous, j'ai pris avec le plus grand intérêt part aux débats qui ont eu lieu dans cette enceinte, où chacun de nous est certainement venu avec l'espoir du succès. Je constate que nous finirons nos travaux d'une manière satisfaisante.

Eh bien! Messieurs, si nous pouvons espérer qu'il en sera ainsi, je suis convaincu que nous en sommes redevables pour une grande part à notre honorable Président. (*Applaudissements.*)

Il n'a pas seulement fait preuve d'une habileté extraordinaire en dirigeant nos débats, mais il les a, de plus, dirigés avec impartialité, amabilité et prévenance envers chacun de nous, et je suis persuadé que cela sera pour beaucoup dans l'agréable souvenir que nous emportons d'ici. Ce sera, en effet, pour nous un agréable souvenir que d'avoir pu tenir nos séances sous la présidence de M. le ministre d'Etat Jacobs. Nous le remercions encore une fois de la bienveillance avec laquelle il a dirigé nos travaux. Nous le prions d'agréer nos hommages.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, je suis très sensible aux paroles de M. Martin et à l'accueil qu'y a fait l'assemblée. C'est la plus belle récompense que je puisse espérer. Nous avons terminé notre tâche. Nous avons mis au monde un enfant qui, je me plais à le croire, est convenablement constitué. Nous allons remettre son sort entre les mains de la diplomatie ; puisse-t-elle de l'enfant faire un homme! (*Approbation.*)

La séance est levée.

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR LE CONGRÈS

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE

DU CONFLIT DES LOIS MARITIMES

Le Congrès estime qu'il y a lieu d'adopter, par voie d'entente internationale, pour la solution des conflits de lois en matière de droit maritime privé, les règles suivantes, qui seront appliquées aux navires de chacun des pays contractants :

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 111.
Discussion en Commission, p. 111.
Discussion en Assemblée générale, p. 105, 112.

ART. 1er. La loi du pavillon servira à déterminer :

1° Les droits réels dont le navire est susceptible ;

2° Les modes d'acquisition, de transmission et d'extinction des droits réels, ainsi que les formalités à remplir pour ces acquisition, transmission et extinction, sauf ce qui est dit au § 7° ci-dessous ;

3° Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite ;

4° Les créances privilégiées sur le navire et leur rang ;

5° Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et l'équipage ;

6° L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage ;

7° Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer, quant aux

formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces formalités;

8° Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires, alors même que cette assistance serait continuée dans les eaux intérieures;

9° Les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage en mer et les indemnités dues par chacun de ces navires. Néanmoins, les personnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abordage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement ni des indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires, dans les cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités n'en seraient pas solidairement tenus.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 114.
Discussion en Commission, p. 115.
Discussion en Assemblée générale, p. 119, 148.

Art. 2. En cas d'abordage en mer ou d'assistance commencée en mer, le capitaine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi du pavillon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port où le navire aborde.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 155.
Discussion en Commission, p. 155.
Discussion en Assemblée générale, p. 162, 181, 231.

Art. 3. Le règlement des avaries se fait d'après la loi du port de reste.

Discussion en Commission, p. 159.
Discussion en Assemblée générale, p. 178.

Art. 4. Toutes les fois que, en vertu des dispositions qui précèdent, il faut suivre la loi du pavillon, la loi applicable est celle du pavillon que portait légalement le navire au moment où le droit a pris naissance.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 154.
Discussion en Commission, p. 154.
Discussion en Assemblée générale, p. 155.

Le Congrès estime qu'il y a lieu aussi d'adopter, par voie d'entente internationale, les règles suivantes :

Art. 1er. Les tribunaux des pays contractants pourront, en matière maritime, ordonner toutes mesures provisoires et conservatoires, même entre étrangers; dès qu'un navire de mer, portant le pavillon d'un de ces pays, sera engagé dans la contestation, ces tribunaux ne pourront refuser de statuer sur les demandes qui leur seront soumises à ces fins.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 182.
Discussion en Assemblée générale, p. 182.

Art. 2. Quand, dans un sauvetage, chacun des navires qui ont donné ou reçu assistance et, dans un abordage, chacun des navires qui ont participé à la collision, porte le pavillon d'un des pays contractants, l'action en indemnité pour cause d'assistance ou d'abordage peut être intentée devant les tribunaux de chacun des pays contractants, pourvu que le tribunal saisi du litige soit :

1° Celui du domicile personnel du défendeur;

2° Celui du port d'attache du navire assigné;

3° Celui dans le ressort duquel le navire assigné a été trouvé;

4° Celui dans le ressort duquel l'abordage ou l'assistance a eu lieu.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 259.
Discussion en Commission, p. 259.
Discussion en Assemblée générale, p. 265.

PROJET DE LOI UNIFORME.

DES ABORDAGES ET DE L'ASSISTANCE

Art. 1er. En cas d'abordage fortuit, chacun supporte son dommage.

L'abordage douteux est traité comme abordage fortuit.

En cas d'abordage fautif :

a) Si la faute est imputable à un seul navire, le dommage est supporté par l'auteur de cette faute;

b) S'il y a faute commune, il est fait masse des dom-

mages causés : cette masse est supportée par chacun des navires proportionnellement à la gravité des fautes respectivement commises.

Si le dommage est imputable à deux ou plusieurs navires, tous répondent solidairement du dommage causé aux tiers. La répartition de ce dommage, entre les navires auteurs de l'abordage, a lieu suivant les règles admises litt. *b* ci-dessus.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 234.
Discussion en Commission, p. 234.
Discussion en Assemblée générale, p. 239.

Art. 2. En cas d'abordage, le capitaine doit, en tant qu'il le peut sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, rester à proximité de l'autre navire, jusqu'à ce qu'il se soit assuré qu'une plus longue assistance est inutile et donner à ce navire, à son capitaine, à son équipage et à ses passagers tous les secours possibles pour les sauver du danger résultant de l'abordage.

Faute de se conformer à ces prescriptions, le capitaine sera passible des pénalités édictées par les lois de son pays.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 256.
Discussion en Commission, p. 256.
Discussion en Assemblée générale, p. 257.

Art. 3. L'assistance est rémunérée d'après les règles de l'équité. Il est surtout tenu compte, d'une part, du temps et du personnel employés, des dépenses faites, des pertes subies et des dangers courus par l'assistant ; d'autre part, des services rendus au navire, aux personnes et aux choses assistées. Les services s'apprécient en raison de la valeur dernière des choses sauvées, frais déduits. Tout contrat fait durant le danger est sujet à rescision.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 257.
Discussion en Commission, p. 257.
Discussion en Assemblée générale, p. 258.

Art. 4. L'action en payement de l'indemnité d'abordage ou d'assistance n'est subordonnée à aucune formalité préalable. Elle est prescrite deux ans après la fin du voyage du navire abordé ou assistant, si ce voyage peut être achevé,

et, s'il ne peut l'être, à partir du moment où l'intéressé aura pu agir utilement. Néanmoins, si une action en indemnité pour cause d'abordage est intentée en temps utile, l'assigné pourra y opposer une demande reconventionnelle.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 270.
Discussion en Commission, p. 270.
Discussion en Assemblée générale, p. 272.

NAVIRES DE MER.

ART. 1er. Sont considérés comme navires de mer, les navires et autres bâtiments, jaugeant au moins 20 tonneaux, qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, ou toute autre opération lucrative de navigation.

Le gouvernement peut assimiler à la mer certaines eaux intérieures, soit complètement, même au point de vue de la détermination des navires de mer, soit partiellement et spécialement au point de vue de l'application des règlements de navigation maritime.

Il détermine les limites des eaux intérieures réputées maritimes et la mesure dans laquelle elles sont assimilées à la mer.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 184.
Discussion en Commission, p. 185.
Discussion en Assemblée générale, p. 188.

ART. 2. Les navires de plaisance, qui, sauf le but de lucre, réunissent les conditions indiquées à l'article précédent, sont régis par les mêmes règles que les navires de mer, sauf les exceptions déterminées par une loi spéciale à ces navires.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 191.
Discussion en Commission, p. 192.
Discussion en Assemblée générale, p. 193.

ART. 3. Les navires de mer restent soumis à la loi mari-

time, bien qu'ils se trouvent dans les eaux intérieures.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 194.
Discussion en Commission, p. 194.
Discussion en Assemblée générale, p. 194.

ART. 4. Les règlements de navigation maritime, notamment ceux qui règlent la marche des navires, les feux et les signaux, sont applicables à tous bâtiments, même d'intérieur, qui se trouvent dans les limites des eaux maritimes déterminées comme il est dit à l'art. 1er.

Les règlements de navigation, édictés pour les eaux non maritimes, sont applicables à tous les navires qui se trouvent dans ces eaux, même aux navires de mer.

Les règlements de police des eaux intérieures, maritimes ou non, régissent tous les navires qui se trouvent dans ces eaux.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 194.
Discussion en Commission, p. 194.
Discussion en Assemblée générale, p. 194.

ART. 5. Il est tenu des registres publics dans lesquels seront inscrits les déclarations de propriété des navires de mer nationaux, ainsi que les extraits des actes translatifs de propriété de ces navires. Ces extraits indiquent le nom du navire, sa nature, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de sa construction, les matériaux de sa coque, le port d'attache, les noms et la nationalité des propriétaires.

A l'exception des privilèges créés par la loi et dont les conditions d'existence sont réglées par des dispositions légales particulières, tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels concernant les navires seront inscrits, par extraits, sur les registres à ce destinés.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 194.
Discussion en Commission, p. 195.
Discussion en Assemblée générale, p. 200 et 207.

ART. 6. Les extraits précités, portés au registre à l'époque où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache, sont inscrits sur l'acte de nationalité ou sur un certificat lui servant d'annexe. Avant de quitter le port, le

capitaine doit présenter ces documents au conservateur des registres, pour qu'il mentionne ces extraits avec la date de chacun d'eux.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 194.
Discussion en Commission, p. 195.
Discussion en Assemblée générale, p. 205 et 209.

ART. 7. Tous actes translatifs de propriété et tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels émanant des propriétaires ne pourront être opposés aux tiers qu'à dater de leur inscription dans les registres à ce destinés.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 211.
Discussion en Commission, p. 211.
Discussion en Assemblée générale, p. 212 et 215.

ART. 8. Tous actes translatifs de propriété et tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels, consentis par le capitaine en cours de voyage dans les formes et conditions prescrites par la loi, doivent être passés au consulat du navire ou, à défaut, devant le fonctionnaire compétent pour donner authenticité à ces actes.

Ce fonctionnaire fait mention du droit consenti sur l'acte de nationalité, ou sur le certificat y annexé ; chacune des parties peut lui demander une expédition du contrat intervenu et la faire transcrire sur le registre du port d'attache.

La partie intéressée a le droit de requérir télégraphiquement, à l'intervention du fonctionnaire mentionné ci-dessus, une inscription provisoire à régulariser dans un délai que la loi détermine.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 213.
Discussion en Commission, p. 213.
Discussion en Assemblée générale, p. 214.

ART. 9. La propriété d'un navire aliéné, quel que soit le lieu de l'aliénation, n'est transmise qu'avec la charge des hypothèques et autres droits réels, pourvu que la formalité de l'inscription de ces droits ait été remplie dans le cas où elle doit l'être.

En cas d'aliénation volontaire, l'acquéreur fait la purge au lieu de l'aliénation et suivant la procédure usitée en ce

lieu ; à défaut de procédure organisée à cet effet, il suit celle qui est prescrite par la loi du pavillon.

La vente forcée opère la purge de plein droit, moyennant, par l'acquéreur, de consigner le prix entre les mains de l'agent public compétent.

Les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

Si le navire change de nationalité, toutes les mentions inscrites sur les anciens registres seront transportées sur les nouveaux et la mention du transfert sera faite tant sur les anciens que sur les nouveaux registres. Jusqu'à leur radiation ou la mention du transfert, les anciennes mentions conserveront leur valeur.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 219.
Discussion en Commission, p. 219.
Discussion en Assemblée générale, p. 221.

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

ART. 1er. Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par lui dans l'exercice de ses fonctions; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

Il peut dans tous les cas, même à l'égard de l'État et des administrations publiques, s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret ou de leur valeur à la fin du voyage pendant lequel l'obligation est née.

La faculté d'abandon s'applique aussi au cas où la res ponsabilité du propriétaire du navire est encourue à raison de l'inexécution ou de l'exécution incomplète ou défectueuse d'un contrat conclu par lui-même, pourvu que l'exécution du contrat rentre dans les fonctions du capitaine.

Sont assimilés au fret le prix du passage et les indemnités auxquelles le navire a droit, notamment pour abordage, assistance, avaries communes.

L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

Si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner outre le navire une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis la fin du voyage.

Le fret à abandonner est le fret brut du voyage en cours au moment où l'obligation est née, sous déduction des salaires et des vivres de l'équipage relatifs à ce voyage.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 283.
Discussion en Commission, p. 284 et 298.
Discussion en Assemblée générale, p. 292.

Art. 2. Le propriétaire peut, aux mêmes conditions, se libérer de toute dépense d'extraction en cas de naufrage du navire dans les eaux intérieures, bassins, ports ou rades,

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 298.
Discussion en Commission, p. 298.
Discussion en Assemblée générale, p. 300.

Art. 3. Le propriétaire du navire a la faculté de se libérer par l'abandon des responsabilités résultant des fautes du pilote.

La libération par l'abandon du navire et du fret s'applique aux responsabilités pouvant être encourues par un fait de remorque.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 300.
Discussion en Commission, p. 300.
Discussion en Assemblée générale, p. 304.

DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT.

Art. 1er. La charte-partie peut se transmettre par voie d'endossement.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 353.
Discussion en Commission, p. 354.
Discussion en Assemblée générale, p. 356.

Art. 2. Le fréteur est responsable de la perte et des avaries du chargement, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une force majeure, par le vice propre de la chose ou par la faute de l'affréteur.

Il est néanmoins loisible aux parties de déroger à cette responsabilité, sauf en ce qui concerne :

A. Les actes ou négligences de nature à compromettre le parfait état de navigabilité du navire ;

B. L'arrimage, la garde, le maniement ou la délivrance de la cargaison ;

C. Les actes ou négligences du capitaine, de l'équipage ou des préposés du fréteur ayant le caractère de la faute lourde.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 313.
Discussion en Commission, p. 314.
Discussion en Assemblée générale, p. 324 et 365.

Art. 3. Il est interdit au fréteur et au capitaine de s'exonérer des conséquences de leur faute personnelle.

Discussion en Commission, p. 314, 323.
Discussion en Assemblée générale, p. 349, 365.

Art. 4. Le fret est dû en entier :

1° Lorsque les marchandises arrivent à destination, quel que soit l'état dans lequel elles y arrivent ;

2° Lorsqu'elles sont sacrifiées pour le salut commun du navire et du chargement ;

3° Lorsqu'elles ont été vendues, engagées ou employées pour les besoins du navire et que celui-ci arrive à bon port ;

4° Lorsque, en cours de voyage, elles ont péri par vice propre ou par la faute de l'affréteur, ou ont été vendues dans l'intérêt exclusif de leur propriétaire.

Néanmoins si, dans les cas prévus sous les nos 2, 3 et 4 ci-dessus, des frais ont été épargnés au capitaine, ceux-ci sont déduits du fret.

L'obligation de l'affréteur de payer le fret est indépendante de l'obligation qu'a le fréteur : *a*) de contribuer à l'avarie commune ; *b*) de payer, à leur valeur au port de décharge, les marchandises vendues, engagées ou employées pour les besoins du navire; *c*) de participer aux frais de rachat ou de sauvetage des marchandises, dans la proportion de fret qui s'y rapporte.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 353
Discussion en Commission, p. 354.
Discussion en Assemblée générale, p. 356.

Art. 5. Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par suite d'un événement de force majeure, et le fret payé d'avance doit être restitué, le tout à moins de convention contraire.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 356.
Discussion en Commission, p. 357.
Discussion en Assemblée générale, p. 357.

Art. 6. Quand le navire ne peut achever son voyage, les règles suivantes sont appliquées :

a) Si l'impossibilité provient d'une interdiction de commerce, ou de toute autre cause générale, applicable à tous les navires, le capitaine débarque le chargement dans le port qu'il juge le plus favorable aux intérêts des chargeurs; le montant du fret est alors fixé ex æquo et bono;

b) Si l'impossibilité tient au navire, le capitaine est tenu d'agir de façon à sauvegarder le mieux possible les intérêts des chargeurs, en réexpédiant les marchandises à destination, si les circonstances le permettent. Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu, la différence entre ces deux frets doit seule être payée au premier fréteur; il ne lui sera rien dû, si le nouveau fret est égal au fret primitif; si le nouveau fret est supérieur, la différence est supportée par le chargeur, sauf recours, de sa part, contre ceux dont la faute aurait causé l'interruption du voyage. Si le capitaine ne peut réexpédier les marchandises à destination, le montant du fret sera fixé ex æquo et bono.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 357.
Discussion en Commission, p. 358.
Discussion en Assemblée générale, p. 360.

Art. 7. Les règles établies aux art. 2, 3 et 4 ci-dessus ne préjudicient pas aux droits respectifs du fréteur, du capitaine ou de l'affréteur, en cas de faute imputable à l'un d'eux.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 363.
Discussion en Commission, p. 364.
Discussion en Assemblée générale, p. 365.

Art. 8. Le capitaine a un privilège sur la marchandise chargée; ce privilège garantit le payement du fret et de ses accessoires, le remboursement des débours faits par le

capitaine pour la marchandise, la quote-part de celle-ci dans les avaries communes, les dommages-intérêts auxquels le capitaine a droit pour inexécution du contrat d'affrètement, en un mot, toutes les suites de ce contrat.

Le privilège cesse d'exister dès qu'un tiers acquiert la marchandise de bonne foi et à titre onéreux et, en tous cas, vingt jours au plus tard après la délivrance.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 363.
Discussion en Commission, p. 364.
Discussion en Assemblée générale, p. 365.

Art. 9. Le capitaine ne peut, faute de payement de ce qui lui est dû, à raison du contrat d'affrètement, retenir la marchandise dans son navire; il peut, si le destinataire refuse de fournir caution suffisante, faire ordonner par justice le dépôt de la marchandise en lieu neutre, jusqu'à parfait remboursement.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 364.
Discussion en Commission, p. 365.
Discussion en Assemblée générale, p. 365.

DES AVARIES.

Art. 1er. Les avaries communes sont les dépenses extraordinaires et les sacrifices faits volontairement par le capitaine ou d'après ses ordres, pour le bien et le salut commun du navire et du chargement.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 366.
Discussion en Commission, p. 367.
Discussion en Assemblée générale, p. 367.

Art. 2. Sont notamment considérés comme avaries communes :

a) Les dommages résultant du sacrifice de marchandises, mâts, machines, agrès ou apparaux, et en général de tout objet faisant partie du navire ou de la cargaison; ces dommages comprennent, non seulement la valeur des choses sacrifiées, mais encore toutes les détériorations éprouvées par le navire ou le chargement et qui sont la conséquence directe et immédiate du sacrifice de ces choses.

Sont compris dans ces dommages ceux occasionnés aux choses employées à un usage auquel elles n'étaient pas destinées; il en est autrement des conséquences préjudiciables résultant d'un usage excessif, mais conforme à la destination des choses, tel qu'un forcement de voiles ou un forcement de vapeur ;

b) Les dommages causés par l'échouement volontaire, effectué en vue d'éviter la perte totale ou la prise du navire et du chargement, y compris ceux qui résultent de la remise à flot du navire échoué et les frais de celle-ci ;

c) Les dommages causés au navire et aux marchandises non atteintes par le feu, à l'effet d'éteindre un incendie survenu à bord ;

d) Les dommages causés au navire ou à la cargaison pour empêcher le navire de sombrer;

e) Les sacrifices faits dans le but d'éviter un abordage;

f) Les frais d'allègement et de transbordement extraordinaires, et en cas d'échouement ou de relâche forcée, les frais de déchargement, emmagasinage et rechargement de la cargaison, et les dommages qui sont la conséquence directe et immédiate de l'un de ces faits ;

g) Les autres frais de relâche forcée relatifs au navire, y compris les loyers et la nourriture de l'équipage pendant la relâche. Les frais de relâche n'entrent en ligne de compte qu'aussi longtemps que dure la cause qui a amené la relâche.

h) Les frais de séjour extraordinaires dans un port d'escale que l'approche de l'ennemi ou des pirates empêche de quitter;

i) Les dommages et les frais occasionnés par la défense du navire et de la cargaison contre l'ennemi ou les pirates ; sont compris dans ces frais et dommages, les frais de maladie, frais funéraires et indemnités à payer au cas où des personnes de l'équipage ont été blessées ou tuées en défendant le navire ;

j) L'indemnité d'assistance;

k) Les frais résultant des levées d'argent faites en cours de voyage pour payer les avaries communes, ainsi que les frais de liquidation des avaries communes. Sont compris dans ces frais : les pertes sur marchandises vendues en cours de voyage, le profit maritime de l'emprunt à la grosse, la prime d'assurance des sommes employées, ainsi que les frais de l'expertise nécessaire pour dresser le compte des avaries communes.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 367.
Discussion en Commission, p. 369.
Discussion en Assemblée générale, p. 376.

Art. 3. Les marchandises chargées sur le pont, excepté dans le cas où la loi permet ce mode de chargement, les marchandises sans connaissement et qui ne sont portées ni dans le manifeste, ni dans le registre de chargement, les agrès ou apparaux non inventoriés ne sont pas admis en avaries communes.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 390.
Discussion en Commission, p. 391.
Discussion en Assemblée générale, p. 393.

Art. 4. Il y a lieu de répartir l'avarie commune par contribution dès que le navire ou la cargaison est sauvé, en tout ou en partie.

Il importe peu que le salut, au lieu de procéder directement du sacrifice, se produise par suite de circonstances indépendantes.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 390.
Discussion en Commission, p. 391.
Discussion en Assemblée générale, p. 393.

Art. 5. La masse qui doit contribuer se compose :

a) De la valeur nette intégrale qu'auraient eue, au moment et au lieu de déchargement, les choses sacrifiées, y compris le fret payé d'avance;

b) De la valeur nette intégrale qu'ont, aux mêmes lieu et moment, les choses sauvées, même celles spécifiées à l'art. 3 ci-dessus, y compris le fret payé d'avance, ainsi que du montant du dommage qui leur a été causé pour le salut commun;

c) Du fret et du prix du passage, s'ils sont encore dus; les frais qui eussent été épargnés, si le navire et la cargaison s'étaient perdus totalement au moment où l'avarie commune s'est produite, seront déduits du fret et du prix du passage.

Les effets des gens de mer, les bagages des passagers, les munitions de guerre et les provisions de bouche, dans la mesure nécessaire au voyage, bien que remboursés par contribution, ne font pas partie de la masse qui doit contribuer.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 393.
Discussion en Commission, p. 393.
Discussion en Assemblée générale, p. 395.

Art. 6. La masse à indemniser par contribution se compose :

a) De la valeur nette intégrale qu'auraient eue, au moment et au lieu du déchargement, les choses sacrifiées, sans déduction du fret. Lorsque la chose sacrifiée fait partie du navire, la valeur est fixée par le coût des réparations, sous déduction, s'il y a lieu, de la différence du vieux au neuf et du produit de la vente des vieilles pièces remplacées.

b) De la différence entre la valeur nette intégrale qu'ont, aux mêmes lieu et moment, les choses endommagées et celle qu'elles auraient eue si elles n'avaient pas été endommagées :

c) Des dépenses extraordinaires faites conformément à l'art. 1er.

Discussion en Commission, p. 393.
Discussion en Assemblée générale, p. 402.

Art. 7. Les règles relatives à l'avarie commune doivent s'appliquer, même lorsque le danger, cause directe du sacrifice ou de la dépense, a été amené, soit par la faute du capitaine, de l'équipage ou d'une personne intéressée au chargement, soit par le vice propre du navire ou de la marchandise.

Le recours que donne la faute ou le vice propre est indépendant du règlement de l'avarie commune.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 403.
Discussion en Commission, p. 404.
Discussion en Assemblée générale, p. 405.

ART. 8. Toutes les avaries communes successives se règlent simultanément, à la fin du voyage, comme si elles ne formaient qu'une seule et même avarie.

Il n'en est autrement que lorsqu'une marchandise est embarquée ou débarquée en un port d'échelle et pour cette marchandise seulement.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 404.
Discussion en Commission, p. 404.
Discussion en Assemblée générale, p. 405.

ART. 9. Le règlement d'avarie s'opère au port de reste.

Projet de la Commission royale d'organisation, p. 404.
Discussion en Commission, p. 404.
Discussion en Assemblée générale, p. 405.

TROISIÈME PARTIE

SECTION DE LA LETTRE DE CHANGE

SECTION DE LA LETTRE DE CHANGE

Séance du 1er octobre 1888.

PRÉSIDENCE DE M. EUDORE PIRMEZ.

La séance est ouverte à deux heures. — MM. DEJACE et DUBOIS remplissent les fonctions de secrétaires.

Sur la proposition de M. le Président, l'assemblée décide de diviser en deux catégories les questions proposées par la Commission organisatrice, de discuter d'abord les questions les plus importantes et de traiter ensuite les points de détail.

Pour permettre à la section de faire ce triage, M. le secrétaire général Nyssens donne lecture des deux questionnaires publiés par la Commission organisatrice.

L'assemblée décide que la première catégorie comprendra les questions 3, 4, 5, 15, 16, 17, 18, 26, 31, 34, 35, 67, 94, 95, 96, 97 et 98, du premier questionnaire, et 3*a*, 7*a*, 7*b*, 18*a*, 36*a*, 74*b*, 84*a*, 95*a* et 96*a* du questionnaire supplémentaire.

M. LE PRÉSIDENT. — Les questions qui viennent d'être retenues se rapportent aux objets suivants :

1° Définition de la lettre de change;

2° La provision;

3° La faculté pour l'accepteur de biffer sa signature dans un délai déterminé;

4° Droit de tirer des lettres de change entre commerçants et pour dettes commerciales;

5° A quelles règles faut-il soumettre les garanties données pour une lettre de change?

6° La lettre de change subsiste-t-elle après que le tiré en est devenu propriétaire ?

7° Le *besoin* doit-il être préféré aux autres intervenants?

8° Définition du billet à ordre;

9° Définition du chèque.

A la suite d'une observation présentée par M. Guyot (France), M. le Président déclare, avec l'assentiment de l'assemblée, que la Section continue sa mission telle qu'elle a été déterminée à Anvers (1885), c'est-à-dire qu'elle s'applique à élaborer un projet de loi-type, destiné à être proposé à tous les gouvernements, et que les délibérations auxquelles la Section va se livrer porteront sur les amendements à faire au projet adopté dans la session d'Anvers.

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets en discussion la question 3, ainsi conçue : « Faut-il admettre que la lettre de change puisse être créee au porteur? »

A cette question s'en rattache une autre : « La lettre de change peut-elle être créée en blanc? » Si l'assemblée admet la lettre au porteur, elle adoptera *a fortiori* la lettre de change créée en blanc.

M. DENIS-GALET (France). — J'estime que nous ne devons pas consacrer dans notre projet de loi la lettre de change au porteur.

D'abord, il en résulterait une assimilation avec le chèque qui ne me paraît nullement justifiée.

Le chèque est un instrument de payement et il n'est pas appelé à circuler longtemps. La preuve en est que le délai de présentation est extrêmement court; en France, il est de 5 jours lorsque le chèque est tiré du lieu où il est payable, et de 8 jours lorsque la disposition est faite d'une place à l'autre.

Dans l'intérêt du crédit qui s'attache à une lettre de change, il importe qu'on ne déshabitue pas le public de cette tradition excellente qui consiste à augmenter la valeur d'un titre par le fait des négociations successives dont il est l'objet : *valorem acquirit eundo.*

Comme banquier français, ayant été à même d'apprécier les avantages considérables qui s'attachent à la lettre de change avec la condition de la signature à l'endossement, je demande que nous ne nous montrions pas favorables à la lettre de change au porteur.

M. WURTH (Grand-Duché de Luxembourg). — Je me rallie à la manière de voir de l'honorable préopinant. Je pense, avec la majeure partie des banquiers et des commerçants qui siègent dans cette enceinte, que la lettre de change au porteur ne présente pas

d'intérêt pratique. Mais il y a un autre motif pour lequel il serait dangereux d'admettre la lettre de change au porteur : c'est que ce serait un précédent pour les billets au porteur. Or, le billet au porteur à vue n'est au fond qu'une véritable bank-note, c'est-à-dire un billet de banque. Si nous admettons que tout le monde peut créer des billets de banque, nous nous trouverons en opposition avec les législations de la plupart des pays qui se réservent le monopole de l'émission de ces billets, en l'entourant de beaucoup de garanties.

Selon moi, on ne doit admettre ni les lettres de change, ni les billets au porteur.

M. Degré (Roumanie). — Je pense qu'une bonne loi ne doit admettre les lettres de change au porteur qu'en établissant en même temps des garanties contre la fraude.

On prétend qu'il est contradictoire d'admettre les lettres de change tirées à l'ordre du tireur lui-même et que celui-ci endosse en blanc, et de repousser, d'autre part, les traites au porteur.

La traite au porteur, dit-on, ne se distingue guère pratiquement de la lettre de change tirée à l'ordre du tireur lui-même et que celui-ci endosse en blanc.

Messieurs, il me paraît que les deux choses se distinguent radicalement l'une de l'autre. Il est, en effet, de l'essence du titre *au porteur* de conserver ce caractère. Le propriétaire d'un tel titre indiquerait en vain le nom d'un cessionnaire : le tireur s'est engagé à payer au porteur, et l'adjonction du nom d'un cessionnaire serait considérée comme non avenue.

La lettre de change tirée à l'ordre du tireur lui-même, et que celui-ci endosse en blanc, investit, au contraire, le porteur de droits plus étendus. Il peut remplir l'endossement en blanc et il échappe de cette façon au danger inhérent à la lettre au porteur.

Admettons donc pour les traites au porteur la même garantie et je n'aurai rien à y objecter.

M. Dehaynin (France). — Je me demande quel intérêt il peut y avoir à admettre les lettres de change au porteur? La lettre de change perd ainsi son nom et son caractère; elle n'est plus une lettre de change. La loi a admis les chèques pour faciliter les transactions commerciales; la lettre de change au porteur deviendrait un danger immense de fraude.

Une lettre de change au porteur qui circule de main en main peut être très facilement volée. A mon avis, il y a une garantie

considérable dans la signature et, si celle-ci fait défaut, il se présente un inconvénient considérable : le premier venu pourrait s'emparer de la lettre de change au porteur.

Je ne vois donc pas la nécessité de créer de semblables difficultés.

M. Barclay (Angleterre). — Les arguments que nous venons d'entendre ne sont pas dirigés contre le principe, mais uniquement contre l'avantage qu'il y a pour le public à créer des lettres de change au porteur. Or, messieurs, si le commerce s'en sert, c'est qu'il en reconnaît l'utilité. D'ailleurs que le public ne s'en servirait pas n'est pas un motif suffisant pour les interdire.

Un Membre. — En principe on pourrait admettre la lettre de change au porteur; cela s'accorderait avec le nouveau droit de change; mais ce serait donner à tout le monde la faculté d'émettre du papier au porteur, puisqu'on accorde à tout le monde, sans exception, la faculté de s'obliger par la lettre de change.

Or, je considère comme un danger très grand de laisser circuler en abondance du papier au porteur. Il en résulterait de nombreux abus et l'adoption de notre projet rencontrerait des difficultés dans plusieurs pays.

D'après moi, on peut fort bien se passer de la lettre de change au porteur. J'admets cependant l'exception à la règle qui exige que le nom du preneur soit indiqué sur la lettre de change; mais c'est une exception et elle satisfait aux exigences du commerce.

Du moment où l'on donne à tout le monde la faculté de s'obliger par lettre de change, il ne s'agit plus seulement des exigences du commerce, il s'agit du bien-être des classes qui ne sont pas commerçantes.

J'estime que le but de la loi doit être de protéger autant que possible les personnes inexpérimentées contre les abus que provoque facilement la circulation de papier au porteur.

Jusqu'ici, les législations n'admettent pas comme principe général le droit d'émettre du papier au porteur; au contraire, les banques qui créent du papier au porteur ont besoin d'une concession du gouvernement.

On me dira que le chèque, par exemple, peut être émis au porteur. C'est vrai, mais le chèque est un effet à courte échéance, tandis qu'il en est autrement d'une lettre de change. Une lettre de change peut circuler pendant des années, et le danger devient toujours de plus en plus grand.

Je conclus donc en demandant que le Congrès n'admette pas la lettre de change au porteur.

M. DE TUHR (Russie). — Je ne sais pourquoi il faudrait encore augmenter les cas de nullité des lettres de change.

Je crois que, lors de la première session du Congrès, on a décidé qu'il fallait restreindre autant que possible les cas de nullité.

Nous avons cherché à condenser dans l'art. 3 toutes les conditions auxquelles doit satisfaire la lettre de change et nous avons mentionné les exceptions dans l'art. 4.

Or, il est évident que la lettre de change au porteur est une exception. Mais de là à vouloir la proscrire, il y a loin. Pourquoi empêcher la création d'une lettre de change au porteur?

Il faut bien remarquer que le tiré doit toujours trouver un preneur. Si le porteur de la lettre de change veut se garantir contre un mal, il suffira de faire ce que nous avons eu l'honneur de proposer à Anvers

En d'autres termes, qu'on laisse à chaque porteur le droit de biffer la mention « au porteur » et de rendre l'effet à ordre. En pratique, la même chose existe pour le chèque. En France, il y a un grand nombre de chèques qui portent la mention « au porteur » ou « à ordre ».

Chaque porteur a le droit de biffer l'une ou l'autre de ces deux mentions.

Si nous accordons au détenteur de la lettre de change au porteur la faculté de remplacer les mots : « au porteur » par les mots : « à ordre », nous écarterons le danger que redoutent si fort les adversaires de la lettre au porteur.

M. LE PRÉSIDENT. — Voulez-vous me permettre de vous donner un renseignement sur un point qui paraît préoccuper vivement certains membres de la Section ?

On semble craindre que l'admission de la lettre de change au porteur n'ait pour conséquence d'engager tous les banquiers à émettre des bank-notes.

On dit qu'il y aurait ainsi un danger pour le crédit organisé dans certains pays d'après des lois déterminées.

Mais il est bien entendu que, lorsque nous autorisons la lettre de change au porteur, nous le faisons par une loi d'ordre privé, ce qui n'empêchera pas chaque État de prendre, quant à l'organisation de son crédit public, les mesures qu'il juge convenable.

Nous ne touchons donc pas à l'organisation du crédit public.

Je me permets de faire connaître ce qui existe à cet égard en Belgique.

Notre Banque nationale émet des billets de banque. Elle n'a pas de monopole, seulement la loi qui l'institue stipule qu'aucune banque de circulation ne peut être constituée par actions, si ce n'est sous la forme de société anonyme et en vertu d'une loi.

Mais tout particulier, en Belgique, peut émettre des billets à vue ou au porteur.

Voilà notre législation.

J'ajoute que personne n'émet des billets à vue ou au porteur parce qu'on ne trouve pas avantage à le faire.

Si nous admettons le système de la lettre de change au porteur, cela n'empêchera pas, je le répète, chaque État de donner le monopole de l'émission des billets au porteur à une institution publique.

En Angleterre, la lettre de change au porteur est admise, mais je crois que certaines dispositions légales défendent de créer des billets de banque comme le fait la Banque d'Angleterre.

M. Level (France). — Pourquoi faut-il que notre projet consacre, en termes formels, la lettre de change au porteur ?

Il est partout de principe que ce qui n'est pas interdit par la loi est permis.

Par conséquent, si le projet de loi que nous faisons n'interdit pas la création de lettres de change au porteur, il va de soi que, dans le pays où la chose est permise, on pourra en créer. Nous faisons une loi-type de nature à être adoptée par tous les pays. Il me paraît donc nécessaire d'écarter toute disposition qui pourrait faire naître des préventions dans tel ou tel pays.

Dès lors, je ne vois pas la nécessité de parler dans la loi des lettres de change au porteur.

Encore une fois ce qui ne sera pas défendu par la législation de tel pays continuera à être permis; dans une loi essentiellement commerciale, il n'y a pas utilité à viser d'une manière générale la création de lettres de change au porteur, alors qu'il est bien certain qu'il n'y a qu'un nombre très limité de pays commerçants qui en fassent usage, alors qu'il est bien évident aussi que la création de lettres de change au porteur donne lieu à des inconvénients de toute espèce et qu'il vaudrait mieux limiter cette création.

On pourrait donc passer sous silence la création de lettres de change au porteur dans une loi destinée à servir de type.

La suppression pure et simple des mots : « au porteur », dans l'art. 3, 3°, ne pourrait ainsi soulever aucune réclamation dans les pays où existent les lettres au porteur ; d'autre part, notre projet ne renfermerait pas une sorte d'encouragement à créer des lettres de cette espèce dans les pays où il y aurait inconvénient à le faire.

M. Denis-Galet (France). — L'importance de la question que nous discutons est telle que nous devons nous dégager de la préoccupation qui a été indiquée tout à l'heure de diminuer le plus possible les cas de nullité en matière de lettres de change.

Il s'agit ici d'une disposition de haute moralité commerciale. Tel que je comprends le rôle de notre Congrès, il consiste à formuler un certain nombre de dispositions qui soient comme un modèle ou une véritable inspiration pour les différents pays qui songeront à codifier à nouveau, ou tout au moins à modifier, dans certaines parties, leur législation commerciale.

Il me semble qu'un des orateurs précédents a indiqué d'une façon excellente, et à laquelle je me rallie très vigoureusement, la préoccupation que nous devons avoir tous, c'est-à-dire de protéger le faible.

Or, si l'on admet la lettre de change au porteur, il n'y aura pas cette protection efficace résultant de la signature apposée sur la lettre de change, avec toutes les conséquences qui s'y rattachent. Je pense donc que nous devons maintenir le principe de la nécessité de l'endossement et protester contre la possibilité de rendre au porteur une valeur qui, à la différence du chèque, peut passer de main en main pendant un temps fort long.

M. Jitta (Pays-Bas). — Nous devons nous placer en cette matière à un point de vue international, notre mission étant de faire une loi qui puisse être acceptée par tous les pays.

Or, la lettre de change au porteur existe dans certains pays, notamment en Angleterre, où elle n'a jamais été l'objet d'une critique fondée. Ce serait donc, selon moi, une fausse manière d'envisager la question que de dire : la lettre de change au porteur est une chose immorale.

Il n'y aurait pas d'inconvénient à admettre d'une façon générale la lettre de change au porteur, en considérant qu'elle existe dans plusieurs Etats et qu'il serait matériellement impossible d'imposer à ces Etats l'abolition d'un usage qui s'est établi dans le commerce.

Nous ferons donc bien, je le répète, d'autoriser la lettre de

change au porteur, espérant qu'elle ne s'introduira pas dans les pays où elle n'existe pas actuellement. Il en est ainsi notamment du pays auquel j'ai l'honneur d'appartenir.

M. NYSSENS (Belgique). — J'ai demandé la parole pour exposer brièvement les considérations qui ont dicté à la Commission d'organisation les quelques lignes qui figurent en tête de son travail et dans lesquelles elle fait connaître qu'elle est favorable à la lettre de change au porteur.

Les opinions qui ont été émises par d'honorables membres de cette assemblée peuvent être divisées en deux catégories.

D'après M. Level, nous sommes en présence d'une question difficile et dangereuse sur laquelle l'accord n'est pas établi. Il conviendrait donc, selon lui, de l'abandonner et de ne pas la trancher.

A part M. Level, nous sommes tous d'accord pour reconnaître que la question est très importante et que le Congrès doit prendre à ce sujet une décision.

Nous devons savoir, en sortant d'ici, si, oui ou non, la lettre de change au porteur sera inscrite dans toutes les lois, ou s'il faut rejeter cette pratique.

Si nous partons de ce principe général (principe que M. Level lui-même invoquait pour justifier sa manière de voir) qu'en droit tout ce qui n'est pas défendu est permis, nous nous demanderons : y a-t-il lieu de défendre la lettre de change au porteur? On ne pourrait la défendre que parce qu'il y aurait en jeu un intérêt privé considérable ou un principe d'ordre public.

On a invoqué l'intérêt public et l'on a dit : ce serait permettre aux particuliers d'émettre des billets au porteur et de faire des billets de banque.

A cela il a été répondu que la liberté pour les gouvernements reste entière. D'ailleurs, quelle importance ces billets de banque privés pourraient-ils bien avoir? Quelle pourrait être la valeur des billets au porteur et à vue créés par de simples particuliers? Il est évident qu'elle serait nulle; personne ne les prendrait au sérieux. Si certains d'entre nous, quelque riches qu'ils fussent, s'imaginaient de créer des billets de banque et de les répandre dans le public, ils n'obtiendraient pas de succès. S'il s'agit d'une société, le public sera prudent et se mettra sur ses gardes. Si le gouvernement pense que le public n'est pas assez prudent, rien ne l'empêche de prendre des mesures en interdisant pareille pratique aux sociétés.

Quant à l'intérêt privé, les observations qui ont été présentées par des membres français de cette assemblée méritent d'être prises en très sérieuse considération.

Il est évident que la lettre de change au porteur est dangereuse jusqu'à un certain point. Mais il ne semble guère à craindre que l'on en crée beaucoup. Celui à qui l'on offrira un pareil titre, en connaissant les dangers, se montrera circonspect. Ou bien il ne consentira pas à en devenir propriétaire, ou bien il évitera le danger de perte en y insérant la mention restrictive dont parlait M. Degré. L'intérêt privé sera donc en éveil; il ne sera pas compromis par l'émission de lettres de change au porteur.

Il n'y a donc pas de motifs sérieux qui puissent faire déroger en cette matière au principe de la liberté des conventions. Il y a, au contraire, des considérations très importantes qui doivent engager le Congrès à maintenir ce principe.

La lettre de change a des origines que nous connaissons tous. Au début, elle s'est présentée avec des conditions et des formalités absolument rigoureuses et qui constituaient une gêne pour le commerce.

Le système français, qui a été longtemps un modèle, est incontestablement suranné en cette matière.

Aujourd'hui même le gouvernement français annonce des mesures destinées à supprimer la remise de place en place.

D'autres mesures sont proposées en Allemagne.

Le peuple anglais et le peuple américain, qui marchent en tête du mouvement commercial, ont créé la lettre de change au porteur. Il faut diminuer les causes de nullité, supprimer les conditions qui ne sont pas indispensables, étendre ici le principe de la liberté des conventions.

Alors même que le Congrès proclamerait l'interdiction de la lettre de change au porteur, croyez-vous qu'on déterminerait facilement les Anglais et les Américains à renoncer à un usage qui chez eux est entré dans les mœurs?

En résumé, nous devons marcher d'accord avec le progrès et avec la pratique des affaires.

Jamais les Anglais ni les Américains n'abandonneront une pratique qui leur procure de grandes facilités et qui ne leur a jamais occasionné d'inconvénients sérieux.

D'autre part, il est probable que la lettre de change au porteur n'entrera pas dans les mœurs des pays qui ne trouveront pas l'in-

novation utile. Il est évident que, si les banquiers français éprouvent les mêmes scrupules que les délégués français que nous venons d'entendre, le billet au porteur n'entrera pas dans les mœurs en France d'ici à longtemps. Il n'y a donc nul danger à consacrer légalement la pratique américaine et anglaise; ce serait compromettre l'unification que de la proscrire : voilà ce que nous ne saurions perdre de vue.

M. le Président. — S'il y a des titres qui ne paraissent pas susceptibles d'être au porteur, ce sont les livrets de caisse d'épargne.

Or, dans la haute Italie, où l'organisation des caisses d'épargne est extrêmement remarquable, tous les livrets sont au porteur.

On a cherché à établir ce système chez nous, mais on a renoncé à l'appliquer, parce qu'on a cru qu'il y avait trop d'inconvénients à donner un livret au porteur à un ouvrier qui n'a pas même de meuble dans lequel il puisse mettre son livret en sûreté.

Cependant, je le répète, cela existe dans les pays où les caisses d'épargne sont le plus développées.

J'ai tenu à citer cet exemple pour montrer qu'on considère souvent comme dangereuses des choses qui, traduites dans la pratique, se passent très naturellement.

Il y aurait, au contraire, un grave inconvénient à interdire le billet au porteur à ceux qui en sont partisans. C'est à ceux qui n'en veulent pas de ne pas s'en servir.

Le principe de liberté permet à chacun de faire ce qui lui plaît.

M. Dehaynin (France). — Nous ne voulons certes imposer nos idées à personne; nous ne demandons qu'à exprimer notre manière de voir avec la plus grande liberté possible.

Je ne comprends pas très bien les avantages de la lettre de change au porteur.

La lettre de change est créée à 3, 4, 5 et 6 mois. Si on la rend au porteur, on lui fait perdre son caractère de lettre de change.

La lettre de change au porteur est, en réalité, un chèque qui se met en poche et qu'on va recevoir à un moment donné.

Mais comment créer une lettre de change au porteur à 5 ou 6 mois sans endossement et sans signature ? Où est la garantie ?

Un Membre. — Il y a le tireur et le tiré.

M. Dehaynin. — Si vous me remettez une lettre de change au porteur sur Bruxelles et que j'habite Paris, je ne prendrai pas le

train pour venir ici en toucher le montant; je m'en servirai pour payer des marchandises, par exemple.

Je me garderai bien aussi d'envoyer ce titre, car je craindrais de le perdre.

On en revient souvent aux vieilles coutumes, parce qu'on les trouve meilleures que les nouvelles. Or, il est facile de voir que la traite au porteur ne présente pas tous les caractères de garantie et de sécurité qu'on doit trouver dans une lettre de change.

Messieurs, nous sommes aussi partisans du progrès; mais je ne vois pas du tout de progrès ici. J'entrevois, au contraire, un grave danger.

Qu'on m'explique donc l'intérêt que présente la lettre de change au porteur. Ce que je recherche surtout, c'est la sécurité des transactions.

Plus on empêchera les soustractions, plus le progrès sera considérable. Si je pouvais faire en sorte qu'il n'y eût ni voleurs ni volés, je croirais avoir rendu à la société le plus grand service.

M. le Président. — L'assemblée est-elle d'avis de passer au vote sur la question de la lettre de change au porteur?

M. Barclay (Angleterre). — Je crois que la question du chèque se rattache intimement à celle de la lettre de change au porteur.

Il conviendrait donc, selon moi, de discuter maintenant la question du chèque.

M. le Président. — Le débat est clos quant à la lettre de change au porteur.

S'il n'y a pas d'opposition nous allons discuter les deux questions suivantes : 1° La lettre de change peut-elle être créée en blanc; 2° Peut-elle être créée à l'ordre du tireur lui-même.

Nous aborderons ensuite la définition du chèque (*Adhésion*).

La Section admet, sans discussion, que la lettre de change peut être créée en blanc, ou bien à l'ordre du tireur lui-même.

M. le Président. — La discussion est ouverte sur la définition du chèque.

M. Barclay (Angleterre). — Je propose de restreindre le sens du mot chèque aux lettres de change à vue sur banquiers. Voici la définition que je propose :

« Le chèque est une lettre de change tirée sur une institution
» de crédit ou une maison de banque tenant des fonds à la dispo-
» sition des déposants à caisse ouverte et payable à vue. »

Le chèque, en droit français, a été créé comme un moyen de

rendre possible la lettre de change au porteur, mais il vient de l'Angleterre où il est très usité. Je pense que le seul moyen d'arriver à une entente c'est de restreindre le sens de ce terme à la lettre de change à vue sur un banquier ou une institution de crédit.

La compensation ne peut exister pour une lettre de change tirée sur un non-banquier, comme cela se fait en France.

En Angleterre, la personne à laquelle un chèque est donné, au lieu de le présenter au tiré, le remet à son banquier, qui lui-même le présente en passant par la caisse de compensation.

Le *crossing*, qui consiste en deux barres transversales, signifie qu'on ne peut recevoir l'argent du tiré que par l'intermédiaire d'un banquier.

Dans la brochure que j'ai eu l'honneur de présenter au Congrès, j'ai essayé de faire ressortir l'essentiel du système anglais (1).

M. Boniface (France). — Il me semble qu'il y a lieu de se demander tout d'abord si le chèque est d'intérêt local ou d'intérêt international et de répondre à la question 96*a*, ainsi conçue : « Ne serait-il pas préférable d'exclure de la loi uniforme la matière des chèques et autres effets analogues et de l'abandonner aux législations particulières? »

A mon avis, la question devrait être résolue affirmativement.

Le projet qui a été rédigé à Anvers ne s'est occupé du chèque que pour régler d'une manière uniforme le délai de sa présentation au payement. Peut-être pourrions-nous agir de même; mais il faudrait nous arrêter là.

Quant à la proposition de restreindre le chèque, en ce sens qu'il ne servirait qu'à retirer des fonds d'une maison de banque, j'avoue que cela renverserait la notion que nous avons du chèque.

Chez nous, le chèque est un moyen destiné à retirer non seulement d'une maison de banque, mais de toute espèce de maisons de commerce, des fonds déjà disponibles au moment où le chèque est tiré. Il y a cette différence entre le chèque et la lettre de change que, pour la lettre de change, la provision ne doit pas être faite au moment où la lettre est tirée, tandis que, pour le chèque, la somme doit être disponible au moment où il est créé.

Il me semble que ce ne serait pas rendre service au commerce

(1) Assimilation des lois concernant la lettre de change, le billet à ordre et le chèque sur la base du Congrès international de droit commercial, par Thomas Barclay. — Paris, Pedone-Lauriel et Bruxelles, Ferd. Larcier, 1888, p. 38-40.

que d'adopter la proposition qui vient d'être faite par M. Barclay.

M. Level (France). — Si le chèque ne circulait pas de pays en pays, on pourrait dire que c'est un instrument tout à fait local et qu'il n'y a pas lieu de s'en occuper dans un projet de loi destiné à régler les rapports entre les commerçants appartenant à des nations différentes.

Mais la pratique nous a appris qu'il n'en est pas ainsi même en France, où l'on a cependant apporté à l'émission des chèques des *impedimenta* considérables. Le chèque est donc entré dans les usages internationaux.

Faut-il adopter la proposition de M. Barclay, qui consiste à ne permettre la création de chèques que sur des maisons de banque?

Lorsqu'en 1865 le chèque a été introduit en France on a longuement discuté cette question.

Il s'agit de savoir si des commerçants et même des particuliers peuvent faire usage de chèques entre eux ou s'ils ne peuvent s'en servir qu'en les tirant sur des maisons de banque, ayant une provision préalable.

Il est arrivé qu'en France on a donné à tout le monde le droit de se servir de chèques, absolument comme on peut faire usage de billets à ordre. Si nous voulons faire cadrer notre loi non seulement avec les nécessités commerciales, mais aussi, dans une certaine mesure. avec les usages particuliers de chaque nation, et si nous voulons faire en sorte que chaque pays se rallie aux dispositions que nous aurons adoptées, il faut nous efforcer de ne pas apporter trop de restrictions à certaines règles déjà admises. Nous devons élargir les lois existantes plutôt que de les restreindre.

M. Barclay (Angleterre). — Je me suis peut-être mal exprimé; je ne désire pas restreindre l'usage des chèques, tels qu'on les conçoit en France; je propose seulement de ne pas traiter de la même façon les chèques tirés sur les banquiers et les chèques tirés sur les particuliers. C'est cette différence que fait la loi anglaise, qui a rendu possible le système des compensations et le système du barrement.

M. le Président. — Je voudrais faire une observation d'ordre moral, pour ainsi dire. Nous avons assisté à deux discussions qui ont eu lieu surtout entre les délégués français et les délégués anglais, ou, pour parler d'une manière plus générale, une controverse existe entre la législation anglaise et la législation française.

Tantôt MM. les délégués français voulaient voir disparaître la lettre de change au porteur dont on use en Angleterre. Selon moi, il est désirable de ne pas empêcher les Anglais de se servir de la lettre de change au porteur, puisque cela leur convient, sauf à nous à ne pas nous en servir si nous ne le voulons pas. D'autre part, les Anglais ne considèrent comme chèques que les billets tirés sur des maisons de banque. Les Français ne désirent pas que cette restriction soit supprimée en Angleterre; ils demandent seulement qu'on leur permette de tirer des chèques sur d'autres établissements que les maisons de banque.

La conclusion de ce débat devrait être celle-ci : Donner à chacun la plus grande liberté, d'un côté, en ne proscrivant pas la lettre de change au porteur, d'un autre côté, en n'apportant pas à la notion du chèque une restriction qui va à l'encontre de la pratique admise dans plusieurs pays.

En Belgique, notamment, le commerce ne consentirait pas à payer le timbre pour tous les recouvrements qui se font par voie de chèque. Je n'en citerai qu'un exemple : Les marchands de machines à coudre ont l'habitude de vendre moyennant des versements mensuels et ils disposent sur leurs acheteurs au moyen de chèques exempts du timbre. S'il fallait payer le timbre, cela donnerait lieu à des difficultés très sérieuses.

M. Barclay (Angleterre). — Mais ce ne sont pas des chèques ; un chèque est un effet tiré sur un banquier.

M. le Président. — Nous donnons au chèque une acception plus large. Quel inconvénient y voyez-vous ?

M. Barclay (Angleterre). — Il me semble que tous les pays auraient intérêt à adopter, en matière de chèques, le système de la loi anglaise, à cause des avantages qui sont inhérents à ce système.

Le chèque est surtout une institution anglaise et c'est dans la législation britannique qu'il faut puiser le règlement de cette institution qui n'a pas encore été comprise sur le continent, bien qu'on y voie parfaitement son utilité.

Les législateurs du continent, en effet, ont cru adopter une institution anglaise en appelant « chèques » des lettres de change à vue. La création des soi-disant « chèques » n'a eu en France pour résultat que de permettre, jusqu'à un certain point, la création d'effets au porteur. De tels emplois du mot « chèque » ont propagé

une fausse assimilation du chèque et de la lettre de change à vue qui en a empêché le développement et l'usage.

Le mot chèque en droit anglais a un sens très précis : c'est une lettre de change (sur demande ou sur présentation) sur une maison de banque.

La distinction entre un chèque tiré sur un banquier et une lettre de change tirée sur un négociant est que c'est le métier du banquier de faire le commerce d'argent, et qu'à ses caisses aux jours et aux heures ouvrables on peut s'adresser à tout moment pour le payement; tandis que le négociant ne peut pas être censé, sauf pour des sommes insignifiantes, avoir des fonds suffisants pour acquitter des effets payables à vue sans avis préalable.

C'est donc une qualité spéciale du chèque régulièrement émis qu'on est toujours certain de le voir payer.

Ce qui surtout caractérise le chèque et rend utile à son développement la restriction de ce terme à des effets à vue sur les maisons de banque, c'est le système de la compensation entre banquiers. Le porteur dans la pratique anglaise ne présente pas le chèque lui-même au tiré. Il l'adresse pour encaissement à son propre banquier qui l'envoie à la caisse des compensations, où les chèques sont classés et se compensent sur les livres réciproques des banques. Ce ne sont que les soldes après cette compensation qui se liquident en numéraire. A Londres, quelques 150 milliards de francs se soldent en chèques par an, avec une proportion en numéraire de 2 à 3 p. c. A Paris, la somme compensée par an ne monte même pas à 5 milliards.

L'avantage essentiel du barrement, qui est une suite de la nature du chèque tel que le comprend l'usage anglais, est que le porteur ne peut pas courir chez celui sur lequel le chèque est tiré et l'encaisser. Il est obligé de s'adresser à une maison de banque intermédiaire, connue du banquier-tiré, et cette maison intermédiaire prend la responsabilité de la régularité du payement. Entre les mains d'un voleur, ou de quelqu'un qui n'y a point droit, un chèque barré est, par conséquent, sans valeur.

Ni la compensation ni le « crossing » ne peuvent utilement s'appliquer qu'à des chèques tirés sur banque.

Je propose donc de restreindre le sens du mot « chèque » à ces effets exclusivement.

M. Guyot (France). — Si je ne me trompe, les avantages de la législation anglaise quant au chèque sont les trois suivants :

D'abord, le chèque ne peut être tiré que sur un banquier, et, comme le banquier est un marchand d'argent qui doit toujours avoir sa caisse ouverte, il est à présumer que le chèque sera payé. Les deux autres avantages consistent dans les chambres de compensation (CLEARING-HOUSES) et dans le système du barrement (*crossing*).

En France, aucune restriction n'existe dans la législation ; mais rien ne nous empêche de faire, dans la pratique, ce que font les Anglais, sans devoir formuler des articles de loi.

On aura le choix de tirer soit sur des banquiers, soit sur des particuliers.

Les chèques qui seront tirés sur des banquiers seront mieux vus ; mais pourquoi ceux qui voudraient tirer sur des particuliers se verraient-ils privés de cet avantage ?

Nous n'avons pas de chambre de compensation en France. Mais qui empêchera dix ou vingt banquiers de procéder de la sorte ?

Quant au chèque barré, je suis également d'avis qu'on laisse toute liberté à chacun. Au surplus, je pense qu'il voudrait mieux ajourner la discussion.

M. BARCLAY (Angleterre). — Le système que je préconise comporte encore d'autres dispositions que j'ai proposées dans ma brochure et que je demande la permission de lire à l'assemblée :

« 2° Exception faite d'autres dispositions dans ce titre, les dispositions de cette loi concernant la lettre de change payable à vue s'appliquent au chèque ;

3° Le porteur d'un chèque doit le présenter avec toute diligence.

Quand un chèque est présenté au payement avec un retard sans justification suffisante après son émission, et que le tireur ou celui pour le compte de qui le dit chèque est tiré avait droit, au moment de la présentation, au payement par le tiré et souffre par suite de ce retard un préjudice réel, il est libéré jusqu'à concurrence de ce préjudice, c'est-à-dire jusqu'à concurrence de ce dont il est créancier du banquier en excès de ce dont il l'aurait été si le chèque avait été payé.

Pour déterminer ce qu'on doit entendre par justification suffisante, on doit tenir compte des usages du commerce et des banques et des circonstances particulières.

Le détenteur d'un tel chèque sera, au lieu et place du tireur, créancier du banquier jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle le tireur a été libéré et pourra la recouvrer sur lui ;

4° Un chèque est payé au porteur par le tiré à ses propres

risques et périls, si le chèque porte en travers sur le recto deux lignes transversales et parallèles avec ou sans le nom entre elles d'une institution de crédit ou d'une maison de banque;

5° Quand un chèque porte les lignes transversales en blanc, le tiré doit payer à une institution de crédit ou maison de banque seulement.

Quand un chèque porte, en outre, en travers le nom d'une institution de crédit ou d'une maison de banque, le tiré doit en refuser le payement sauf à l'institution ou maison de banque ainsi désignée;

6° Le tireur et tout détenteur d'un chèque non barré peuvent le barrer soit en blanc, soit au nom d'une institution de crédit ou d'une maison de banque;

7° Celui qui tire un chèque qu'il sait ne pouvoir être payé est coupable de manœuvres frauduleuses et punissables selon les lois criminelles.

M. Brunard (Belgique). — Il est un point très important qui mérite de fixer tout particulièrement notre attention. C'est la distinction entre la lettre de change et le chèque.

On paraît être disposé à admettre la lettre de change à vue et au porteur.

Eh bien, quelle distinction y a-t-il entre une pareille traite et un chèque.

Un Membre. — Il n'y en a pas.

M. Brunard. — Quelqu'un m'interrompt pour me dire qu'il n'y en a pas.

Un autre Membre. — Et le délai?

M. Brunard. — M. Barclay nous dit qu'en Angleterre il y a une distinction radicale entre le chèque et la lettre de change.

Le chèque est un papier à vue et au porteur tiré sur banquier, tandis que le papier à vue et au porteur tiré sur une autre personne est une lettre de change.

Je le répète, cette distinction est très importante, selon moi; puisque nous cherchons à faire une loi-type, nous devons y comprendre ce qui concerne le chèque dont le caractère international est évident.

Je ne suis pas négociant, je suis avocat; et cependant il m'est déjà arrivé d'être payé au moyen de chèques venant d'Angleterre.

M. Oboussier (Belgique). — Il y aurait un danger à assimiler la lettre de change au chèque. La lettre de change à vue est payable

à 6 mois, tandis que d'après l'acception française, aussi bien que d'après l'acception anglaise, le chèque doit être encaissé dans les 24 ou 48 heures.

M. Barclay (Angleterre). — Dans un délai raisonnable.

M. Oboussier (Belgique). — Supposons que je sois capitaine de navire et que j'aie à faire un voyage de six mois. Au lieu de prendre de l'argent en poche, je me fais remettre une lettre de change à vue. J'aurai six mois pour l'encaisser. Au contraire, si j'ai un chèque, je devrai l'encaisser dans un délai très court.

Cette différence quant au délai de présentation est très rationnelle.

Si je suis banquier et que je tire pour compte d'un capitaine de navire une lettre de change à vue, je sais parfaitement que cette lettre de change pourra circuler pendant cinq ou six mois; je prendrai donc mes mesures en conséquence.

Si je suis un simple particulier et que je dispose à vue sur n'importe qui, j'ai intérêt à ce que l'effet soit présenté dans le plus bref délai possible, afin de ne pas rester responsable de la provision pendant un temps trop long.

Il ne me conviendrait donc nullement de ne pouvoir tirer des chèques que sur des banquiers. Comme agent de change, je tire beaucoup de chèques, non seulement sur des banquiers, mais sur des négociants

J'adhère volontiers au système du *crossing*, mais je suis d'avis qu'il faut admettre le chèque sur particuliers, aussi bien que sur banquiers.

Pour éviter toute confusion entre le chèque et la lettre de change au porteur et à vue, le comité d'étude de la Commission de la Bourse d'Anvers, que j'ai eu l'honneur de présider, a proposé la disposition suivante : « Toute disposition à vue qui ne » porte pas la dénomination de « lettre de change », ou une » expression équivalente, est assimilée au chèque. » Grâce à cette disposition, la lettre de change au porteur peut, sans inconvénient, subsister à côté du chèque. Toute difficulté est écartée : toute disposition à vue est un chèque, dès qu'il n'est pas dit que c'est une lettre de change. Je dis : *lettre de change* ou *une expression équivalente*, car il faut tenir compte des mœurs de chaque pays.

M. Guyot (France). — Pour qu'un effet soit un chèque, dit-on,

d'une part il faut qu'il soit tiré sur un banquier; d'autre part, on exige qu'il ne porte pas la mention: « lettre de change ».

Je crois que nous devons affranchir le plus possible la lettre de change de tout formalisme; moins nous prescrirons de formalités, mieux cela vaudra.

En effet, nous voulons que cet instrument admirable, au moyen duquel on se procure de l'argent avec un petit morceau de papier, circule facilement.

Il faut, je le répète, dépouiller la lettre de change de bien des formalités dont des législations surannées l'ont surchargée.

Donc, messieurs, en ce qui me concerne, je ne veux pas plus des mots : « lettre de change », que je ne veux de l'obligation absolue de tirer sur un banquier.

Quelle différence y a-t-il entre une lettre de change et un chèque?

En principe, il n'y a d'autre distinction que celle-ci : le chèque doit être présenté dans un délai très court, tandis qu'il en est autrement de la lettre de change. Une convention particulière intervient entre celui qui émet le chèque et celui auquel l'effet est remis. Cette convention particulière doit être respectée, et c'est ce qui fait que le chèque doit être présenté dans un délai déterminé.

M. le Président. — La question est de savoir comment le tiers porteur qui se trouvera en possession d'une valeur payable à vue saura si c'est une lettre de change ou un chèque.

M. Guyot (France). — Pour pouvoir lui opposer que c'est un chèque, il faudra que cela soit indiqué d'une façon apparente.

M. le Président. — Parfaitement; mais en fait le chèque se transmet de main en main. Or, lorsque le troisième ou le quatrième porteur, qui n'a pas fait de convention avec le créateur de la valeur, se trouvera en possession de celle-ci, devra-t-il le présenter dans le court délai fixé pour le chèque ou dans le délai plus long fixé par la lettre de change?

M. Guyot (France). — Si on lui oppose que c'est un chèque, on devra le prouver. Nous ne pouvons pas dire dans une loi internationale comment les conventions devront être faites.

M. le Président. — Il faut bien cependant dire d'après quel *criterium* on déterminera la nature de l'effet. Le comité de la Bourse d'Anvers propose la présomption du chèque; on pourrait proposer le contraire. Mais il faut que nous soyons fixés à cet égard.

Voici dans quel ordre l'assemblée aura à voter sur les différentes questions qui viennent d'être discutées. Le vote portera d'abord sur la proposition de M. Barclay, tendant à restreindre la notion du chèque aux effets à vue tirés sur *des banquiers*. Si cette proposition n'est pas adoptée, nous aurons à nous prononcer sur la proposition formulée par le comité de la Bourse d'Anvers et indiquée sous le n° 5 du Questionnaire de la Commission organisatrice : « Toute disposition à vue qui ne porte pas la dénomination de « lettre de change », ou une expression équivalente, est assimilée au chèque ». Enfin, viendra la proposition de M. Barclay relative au chèque barré.

Avant de passer au vote sur ces différentes questions relatives au chèque, nous devons discuter la question 4 du Questionnaire, ainsi conçue : « Faut-il exiger comme condition de la lettre de change, c'est-à-dire à peine de nullité, la mention de « lettre de change » ou d'une expression équivalente? »

M. Hindenburg (Danemark). — La loi scandinave, identique pour le Danemark, la Suède et la Norvège, exige à la vérité, comme condition de la lettre de change, la mention de lettre de change. Cependant, il serait injuste de dire que notre loi se soit inspirée d'un formalisme étroit.

Si la mention de lettre de change est omise, le document ne devient point nul; il est seulement régi par le droit commun. Nous avons à cet égard la même règle que l'article 5 du projet. Or, il y a lieu de faire remarquer que le droit commun du Danemark et de la Norvège stipule, depuis la fin du dix-huitième siècle, que tout engagement de payer de l'argent, si de sa nature il est susceptible de circulation, peut être cédé, sans qu'il soit nécessaire de spécifier dans l'acte que celui-ci est à ordre. Il y a plus : le cessionnaire de bonne foi peut réclamer le payement de la créance, sans que le débiteur puisse lui opposer des exceptions tirées de ses rapports avec les cédants. Nous considérons donc comme de droit commun les conditions envisagées d'ordinaire comme essentielles et spéciales à la lettre de change.

Mais, au payement de l'acte spécialement appelé « lettre de change », le défendeur ne peut opposer que les moyens suivants : 1° son incapacité; 2° la fausseté de la signature; 3° la déchéance par suite de l'inobservation des formalités indispensables. Toute autre exception doit être déclarée non recevable; notamment, le défendeur ne sera pas même admis à établir la réalité du paye-

ment effectué par lui entre les mains du demandeur. Il ne peut échapper au payement, devant se contenter uniquement de formuler des réserves à l'effet d'intenter une action nouvelle en dommages-intérêts, basée sur la mauvaise foi de son adversaire.

Il s'ensuit que notre système ne s'écarte pas tant du système franco-belge qu'on pourrait le croire. Dans le but d'arriver à l'uniformité, je pourrais voter contre la proposition 4; mais, en le faisant, ce n'est nullement ma pensée d'admettre que notre système soit blâmable. Nous pourrons même le conserver en entier tout en acceptant le projet de loi de la Commission ; il nous suffira d'énoncer, dans une loi spéciale, que, si l'acte contient la mention de lettre de change, il jouira non seulement des privilèges du droit de change, mais, en outre, du privilège d'être payé dans les conditions que je viens d'indiquer.

M. Mecke (Allemagne). — Messieurs, je vous propose d'exiger à peine de nullité la mention sur la lettre de change des mots : « lettre de change », ou d'une expression équivalente.

Il est inexact de dire que c'est là un formalisme inutile, car il s'agit d'une matière où la forme emporte le fond.

M. Barclay (Angleterre). — J'engage l'assemblée à répondre négativement à la question 4.

La disposition qui exige la mention « lettre de change » s'est répandue dans tous les pays qui ont pris la loi allemande pour base de leur législation. La nouvelle théorie est qu'il n'y a qu'à choisir entre la clause à ordre et la mention en question. Je l'appelle théorie parce qu'il est à supposer que les hommes éminents qui recommandent l'adoption de la clause allemande ont trouvé de bonnes raisons en sa faveur et que sa nécessité supposée n'est pas une simple superstition, une de ces choses auxquelles on s'habitue, qu'on répète, imite et finit par croire nécessaires parce qu'on n'a pas encore fait l'expérience du contraire.

En Écosse, depuis on ne sait quand, et bien qu'il y ait eu là une procédure sommaire et rigoureuse pour les effets de commerce, la lettre de change a été transmissible par endossement même en l'absence de la clause à ordre, sans que le peuple écossais, au premier degré commerçant, s'en soit trouvé mal. On n'y a jamais considéré que la mention « lettre de change » fût nécessaire.

L'Angleterre vient d'adopter la règle écossaise comme un

progrès et parce que l'endossement comme voie de transfert se généralise.

D'où vient-elle cette théorie ou superstition de la nécessité de la mention de « lettre de change » comme équivalent de la clause à ordre? Aux Conférences de Leipzig, en 1847, la clause à ordre a été trouvée inutile parce qu'on avait adopté la nécessité de la mention « Wechsel ». On n'a pas adopté la nécessité de la mention « Wechsel » parce qu'on allait adopter la suppression de la clause à ordre. L'obligation de la mention « lettre de change » fut consacrée à Leipzig comme « avertissement aux personnes inexpérimentées » (Warnungszeichen für unerfahrene Personen). Il s'agissait surtout, comme le disait d'ailleurs le rapporteur, de ne pas compromettre l'adoption d'une loi générale pour l'Allemagne en repoussant une règle qui, « à l'exception de quelques législations spéciales » (mit Ausnahme weniger Spezialgesetzgebungen), était généralement admise en Allemagne.

Il n'est pas question dans un projet de loi comme le présent d'avertir qui que ce soit. Pour les lettres de change circulant à l'intérieur seulement, il peut être utile dans un pays agricole, d'exiger la clause à ordre ou la mention de « lettre de change » pour protéger des paysans ignorants contre des usuriers, le seul cas où il paraisse utile d'avertir l'accepteur des rigueurs qu'entraîne son acceptation. Mais, en ce cas, la mention de « lettre de change » devrait être accompagnée d'un petit traité en langue populaire sur la signification de ces mots !

Il est à espérer que cette question de la *Wechsel-Clausel* sera examinée de nouveau et que les représentants des États qui ont adopté la loi allemande en partie ou en totalité verront s'il y a véritablement une raison supérieure pour insister sur cette clause.

Quant à la clause à ordre, aussitôt qu'il s'agit d'un écrit rédigé selon les prescriptions de l'article 3, qui est conforme à la coutume marchande, il y a lettre de change. Par conséquent, les autres dispositions de la loi s'y appliquent et la clause est désormais superflue. Cette clause peut être essentielle où la lettre de change n'est pas définie législativement. Aussitôt qu'elle est ainsi définie, la clause à ordre ne fait que constater une chose qui résulte dès qu'il y a lettre de change. Il y a d'ailleurs cette considération à ne pas perdre de vue que les législations calquées sur celle de l'Allemagne peuvent se rallier au système britannique sans pour cela être obligées de prescrire une autre formule que celle déjà en usage

selon ces lois, tandis que les Anglais, pour adopter le système allemand, seraient forcés de changer une formule qui est employée universellement dans tous les pays anglo-saxons. Or, on sait que rien n'est aussi difficile à modifier qu'une formule coutumière.

La clause de « lettre de change » a été insérée en 1847 pour obtenir une loi commune. Elle devrait être sacrifiée maintenant dans le même but.

M. Cohn (Allemagne). — De toutes les questions sur lesquelles la Section est appelée à se prononcer, celle que nous discutons en ce moment est la plus importante. J'estime qu'elle présente un intérêt plus grand que la question, si vivement débattue, de la *provision;* car, en pratique, la question de la provision ne surgit qu'en cas de faillite du tireur, ce qui heureusement n'arrive pas tous les jours, tandis que, pour toute lettre de change, il importe de savoir si la loi exige la mention « lettre de change » comme condition essentielle, c'est-à-dire à peine de nullité. En outre, le problème de la provision pourrait être résolu en dehors de la loi de change, tandis que la solution à la question que nous discutons maintenant ne peut se trouver que dans la loi sur la lettre de change.

Je vous prie, Messieurs, de revenir sur la solution qui a été donnée précédemment à cette question capitale et de répondre affirmativement à la question 4. Une réponse négative serait de nature à compromettre la grande œuvre d'unification législative à laquelle nous travaillons; car, en répondant négativement, vous proposerez à l'Allemagne, à l'Autriche, à la Suisse, à la Hongrie, à l'Italie et aux trois États scandinaves de faire un pas en arrière que ces pays ne feront probablement pas, et que, d'ailleurs, ils ne peuvent faire pour les trois raisons que je vais énumérer. Il est, en effet, inexact de dire que c'est par pure théorie ou par superstition que nous sommes attachés à la mention « lettre de change ».

D'abord, il est vrai que nous considérons cette mention comme « un avertissement aux personnes inexpérimentées », puisqu'en l'absence de toute règle spéciale quant à la capacité, « le paysan » est aussi appelé à signer des lettres de change soit comme tireur, soit comme accepteur. L'honorable préopinant rit de cet « avertissement » ; il demande pourquoi l'on n'y ajoute pas « un petit traité en langue populaire sur la signification de ces mots. » C'est là une plaisanterie, qui ne constitue pas, à mon avis, un argument. Il y a certains avertissements, certains mots frappants, qui

signalent un danger, sans le décrire en détail, mais suffisent pour attirer l'attention. C'est ainsi que le pharmacien inscrit, s'il y a lieu, sur ses médicaments les mots « poison » ou « usage externe », sans indiquer autrement les dangers qu'entraînerait un usage contraire à la prescription du médecin; l'avertissement suffit comme tel. Celui qui signe une lettre de change doit connaître l'importance de la signature qu'il donne.

La seconde raison que nous invoquons résulte de la teneur ordinaire des lettres de change. Un professeur spirituel, qui est au milieu de nous, a répondu négativement à la question de savoir si les Romains ont connu la lettre de change, en faisant observer que, si les lettres de change nous étaient venues des Romains, elles ne seraient pas si mal rédigées qu'elles le sont. Nous ne donnons, d'après nos formules, qu'un mandat de payer et nous gardons complètement le silence sur ce que la création d'une traite présente de plus important, c'est-à-dire sur l'engagement de garantir l'acceptation et le paiement, ce vis-à-vis de quiconque devient de bonne foi porteur de la traite.

Cette garantie ne dérive nullement de la nature du mandat de payer, elle ne résulte que du droit de change; c'est pourquoi le titre doit indiquer en termes formels qu'il se rapporte à ce droit, en contenant la mention « lettre de change ».

Il existe enfin une troisième raison qui, abstraction faite des deux premières, me paraît déjà péremptoire. Nous avons, en effet, à côté de la lettre de change, une série de titres qui en diffèrent par leur nature et leurs effets et qui cependant ne s'en distinguent extérieurement que par la mention « lettre de change ». Je citerai, d'une part, le chèque, pour lequel on devrait toutefois exiger la mention « chèque »; d'autre part, le mandat de paiement, le mandat pour encaissement, le bon, l'accréditif. Quant à ces derniers effets, le tireur ne garantit pas le paiement vis-à-vis du tiers porteur; il ne répond pas davantage de l'acceptation. Comment donc les tribunaux pourront-ils distinguer ces effets de la lettre de change, lorsque la dénomination n'est pas requise? A quels procès le porteur n'est-il pas exposé, si celui contre lequel il agit, se basant sur la similitude extérieure, dénie au titre le caractère d'une lettre de change et ne veut y voir qu'un simple mandat.

C'est dans l'intérêt de la sécurité des rapports juridiques que je vous prie, Messieurs, de répondre affirmativement à la question 1.

M. Barclay (Angleterre). — L'honorable M. Cohn estime que

la mention « lettre de change » constitue un avertissement très utile et qu'en outre elle sert à distinguer la traite d'autres titres analogues. Je ferai d'abord remarquer que nous ne faisons pas une loi-type pour les gens inexpérimentés auxquels seuls l'avertissement peut être utile. D'autre part, l'exemple de plusieurs législations, qui n'exigent pas la dénomination, prouve que celle-ci n'est pas nécessaire pour établir la distinction entre la lettre de change et les autres effets que M. Cohn a énumérés.

M. Cohn (Allemagne). — Je répondrai à mon honorable contradicteur que, dans les législations française et belge, le signe distinctif entre la lettre de change et le mandat consiste dans la clause « à ordre ». Si d'autres pays n'exigent ni la mention « lettre de change », ni la clause « à ordre », il est probable qu'on y voit moins de mandats et assignations qu'en Allemagne. Si l'on ne veut pas confondre ces titres avec la lettre de change, il ne reste pas d'autre moyen que d'exiger sur ces titres les mentions « mandat, assignation, sans garantie ». Mais cela n'est guère admissible ; celui dont les obligations sont plus rigoureuses doit les avoir assumées, et son engagement doit être certain. Cette certitude ne peut résulter que de la mention « lettre de change ».

M. Brunard (Belgique). — Il est absolument nécessaire, à mon avis, de déterminer d'une manière expresse quand un titre constitue une lettre de change. Il peut arriver que, d'après notre projet, un papier ait tous les caractères d'une lettre de change, sans qu'il y ait ordre de payer. Supposons un titre conçu comme suit : Payez à M. X... la somme de 100 francs, et portant la signature d'un non-commerçant.

La nécessité de la clause *à ordre* étant supprimée, que manque-t-il à cet écrit pour constituer une lettre de change ; et cependant il est possible que celui qui l'a créé n'ait pas songé à tirer une lettre de change. Il va de soi que le timbre ne peut constituer un signe distinctif ; c'est une question purement fiscale. J'en conclus qu'il faut exiger la mention « lettre de change ».

M. Barclay (Angleterre). — Je crois qu'aucune confusion ne serait possible si l'on adoptait la définition que je propose, savoir :

« La lettre de change est un écrit qui doit contenir :

» 1° Un ordre absolu de payer ;

» 2° L'indication d'une somme précise à payer ;

» 3° Le nom de celui qui doit payer ;

» 4° L'indication qu'elle doit être payée à un tiers, ou qu'elle » est à ordre ou au porteur;

» 5° La signature de celui qui l'a créée. »

M. LE PRÉSIDENT. — Le débat est clos sur la question 4.

Avant de passer au vote, j'ouvre la discussion sur la question 6, ainsi conçue : « Faut-il exiger, à peine de nullité, la mention de la date dans la lettre de change ? » Le projet d'Anvers écarte la nullité pour défaut de date; l'article 6, § 2, porte : « Si une lettre de change n'est pas datée, c'est au porteur, en cas de contestation, à établir la date. »

Y-a-t-il opposition à ce que cette règle soit maintenue ?

M. BARCLAY (Angleterre). — Je propose de remplacer cette règle par la disposition suivante :

« L'absence de la date d'émission vaut procuration de l'insérer » et la date insérée doit être considérée comme étant la vraie » date, à moins de fausseté apparente. »

D'ailleurs, si le système de la provision est écarté, la date de l'émission n'aura plus guère d'importance; il serait donc peut-être utile d'ajourner la discussion de cette proposition.

M. LE PRÉSIDENT. — Il est donc entendu que nous écartons la nullité pour défaut de date; il ne restera qu'à déterminer comment sera établie la date de l'émission d'une lettre de change que le tireur n'a pas datée.

Je mets maintenant aux voix la question 3 :

« Faut-il admettre que la lettre de change puisse être créée au » porteur ? »

— Il est procédé au vote par appel nominal.

52 membres prennent part au vote :

27 répondent *oui* et 25 répondent *non*.

En conséquence, le projet de loi admettra la lettre de change au porteur (1).

(1) N. B. Dans une séance ultérieure, la Section a adopté les deux résolutions additionnelles suivantes, proposées par M. le Président :

« 1° Celui qui devient propriétaire d'une lettre de change *au porteur* a le droit d'y insérer la clause *à ordre* et de rendre ainsi la lettre transmissible par l'endossement.

» 2° La loi sur les lettres de change, étant une loi d'intérêt privé, ne peut porter atteinte au droit que possède chaque Etat de protéger, comme il l'entend, certaines banques d'émission et de régler ce qui concerne les banques publiques et la circulation fiduciaire. »

L'adoption de ces deux propositions a eu pour résultat d'atténuer considérablement l'opposition qu'avait rencontrée la lettre de charge au porteur.

Ont répondu *oui :* M. Cohn (*Allemagne*); M. Barclay (*Angleterre*); MM. Beeckman, Bovy, Brunard, Carlier, De Brabander, de Laveleye, De Nobele, D'Hondt, Dubois, Nyssens, Oboussier, Pappaert, Peemans, Pirmez, Ruyssen, Schoenfeld, Van Cleemputte (*Belgique*); M. Hindenburg (*Danemark*); M. de Regny (*France*); M. Suh (*Japon*); M. Dejace (*Mexique*); M. Jitta (*Pays-Bas*); M. Degré (*Roumanie*); M. Richard (*Suisse*).

Ont répondu *non :* MM. Lewald et Mecke (*Allemagne*); M. Seymour D. Thompson (*Amérique* (*Etats-Unis d'*)); MM. De Mot, Payen, Rolin, Vauthier (*Belgique*); M. Oliver y Esteller (*Espagne*); MM. Boniface, Chaumat, Cosson, Daguin, De Croix, Dehaynin, Denis-Galet, Guyot, Level, Nicolas, Renaudin, Vignes (*France*); M. Würth (*Luxembourg*); M. Midosi (*Portugal*); MM. Bachilow, de Tuhr (*Russie*); M. Speiser (*Suisse*).

M. le Président. — Il va être procédé au vote, par appel nominal, sur la question 4, ainsi conçue :

« Faut-il exiger comme condition de la lettre de change, c'est à-dire à peine de nullité, la mention de « lettre de change » ou d'une expression équivalente? »

M. Brunard (Belgique). — Quelle est la signification des mots « expression équivalente? » Les mots comprennent ils, par exemple, la mention « à ordre? »

M. le Président. — La question 4 est rédigée d'après la règle admise par la loi allemande; je prie M. le Secrétaire d'en donner lecture.

M. Dubois (Belgique). — Cette règle est exprimée dans l'article 4, dont voici la traduction :

Les conditions essentielles de la lettre de change sont :

1° La dénomination de « lettre de change » inscrite dans la lettre même, ou bien, si la lettre est rédigée dans une langue étrangère, une expression qui, dans cette langue, équivaut à la dénomination de « lettre de change »...

M. le Président. — On doit donc entendre par « expression équivalente » la traduction de la mention « lettre de change », dans le cas où la lettre est rédigée dans une langue autre que la langue française.

C'est dans ce sens que la question 4 va être soumise au vote de la Section.

48 membres prennent part au vote.

15 répondent *oui* et 33 répondent *non*.

En conséquence, le projet de la loi n'exigera pas, comme condition de la lettre de change, que l'écrit porte la mention de « lettre de change ».

Ont répondu *oui :* MM. Cohn, Lewald, Mecke (*Allemagne*); MM. Brunard, Carlier, De Mot, Rolin (*Belgique*); M. Oliver y Esteller (*Espagne*); MM. Cosson, Vignes (*France*); M. Jitta (*Pays-Bas*); M. Degré (*Roumanie*); MM. Bachilow, de Tuhr, (*Russie*); M. Speiser (*Suisse*).

Ont répondu *non :* M. Seymour D. Thompson (*Amérique (Etats-Unis d')*; M Barclay (*Angleterre*); MM. Beckman, Bovy, De Brabander, De Nobele, D'Hondt. Dubois, Nyssens, Oboussier. Pappaert, Pirmez, Ruyssen, Schoenfeld, Staes, Van Cleemputte, Vauthier (*Belgique*); M. Hindenburg (*Danemark*); MM. Boniface, Chaumat, Daguin, De Croix, Dehaynin, de Regny, Denis-Galet, Level, Nicolas, Renaudin (*France*); M. Suh (*Japon*); M. Würth (*Luxembourg*); M. Dejace (*Mexique*); M. Midosi (*Portugal*); M. Richard (*Suisse*).

M. LE PRÉSIDENT. — Je crois qu'il est inutile de voter sur la question 6 : « Faut-il exiger, à peine de nullité, la mention de la date dans la lettre de change ? »

La Section me paraît disposée à répondre négativement à cette question.

— *Adhésion sur tous les bancs.*

M. LE PRÉSIDENT. — Dans la séance de demain, nous voterons sur la question du chèque et nous discuterons la question de la provision.

La séance est levée à cinq heures et demie.

SÉANCE DU 2 OCTOBRE 1888.

PRÉSIDENCE DE M. EUDORE PIRMEZ.

La séance est ouverte à 2 heures. — MM. DEJACE et DUBOIS remplissent les fonctions de secrétaires.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, avant d'aborder notre ordre du jour, je dois vous faire connaître que plusieurs membres ont demandé que la Section fût divisée en Commissions, qui seraient chargées de l'étude préparatoire des questions importantes et qui feraient rapport en assemblée plénière. Bien que toutes les questions paraissent suffisamment préparées pour être discutées d'emblée en séance générale, le Bureau est tout disposé à faire droit à la proposition que je viens d'indiquer et qui, de l'avis de ceux qui l'ont présentée, serait très utile à la marche de nos débats.

M. BRUNARD (Belgique). — J'engage vivement l'assemblée à admettre la proposition dont elle vient d'être saisie; j'ai pu constater que, dans la Section de Droit maritime, le travail préparatoire des Commissions est de la plus grande utilité.

— Après un échange d'observations entre différents membres, il est décidé qu'une Commission sera chargée d'étudier les questions et les amendements que la Section jugerait trop complexes pour être discutés en séance plénière.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous allons continuer la discussion sur le chèque que nous avons commencée hier. Vous savez que la grande difficulté est de déterminer le criterium d'après lequel on distinguera le chèque de la lettre de change à vue.

J'ai l'honneur de vous soumettre, sauf à la rédiger ultérieurement d'une façon définitive, la proposition suivante : « Le chèque est l'effet à vue qui, d'après la législation de chaque pays, est exempté du timbre auquel est soumis la lettre de change. » Cette disposition présente un caractère transactionnel et réunit les suffrages des délégués anglais et belges. Si nous l'admettons dans

le projet de loi-type, les législations particulières devront définir les différents mandats ou effets qu'elles exempteront du timbre de la lettre de change; dès lors, il y aura, dans chaque pays, une définition nette et pratique du chèque.

En Angleterre, par exemple, l'exemption du timbre et, par conséquent, la dénomination du chèque seront réservées aux effets tirés sur des *banquiers;* en Belgique et en France, au contraire, on sera plus large et l'on ne distinguera pas entre les effets tirés sur des banquiers et ceux qui sont créés sur toutes autres personnes.

M. Speiser (Suisse). — La proposition de M. le Président peut être bonne pour certains pays; mais je crois qu'il serait préférable de l'écarter et de ne faire aucune mention dans le projet de loi uniforme que nous discutons. Le chèque est inconnu dans plusieurs pays, et, là où il existe, il présente un caractère national à raison duquel il ne peut être que difficilement réglementé par une législation uniforme. Le commerce national ne voudrait pas admettre, sous ce rapport, des règles auxquelles il n'est pas habitué.

Comment, d'ailleurs, la définition proposée par M. le Président, ayant pour base la législation fiscale, pourrait-elle s'appliquer dans les pays, notamment dans certains cantons de la Suisse, où l'impôt du timbre n'existe ni pour la lettre de change ni pour le chèque ?

M. Suh (Japon). — En rapprochant les deux articles 3 et 57 du projet d'Anvers, on constate qu'il est difficile de distinguer le chèque de certaines lettres de change. Quant à la différence qu'on veut baser sur le timbre, je crois qu'elle est insuffisante et qu'elle prête à la critique; il serait, en effet, désirable que les lettres de change, de même que les chèques, fussent exemptes du timbre.

M. Nyssens (Belgique). — D'après l'honorable délégué du gouvernement japonais, le projet d'Anvers n'établirait aucune différence réelle entre les lettres de change à vue et les chèques et autres titres qui y sont assimilés. Il y a cependant une différence essentielle et qui est, en pratique, de la plus haute importance : c'est que le chèque doit être nécessairement présenté au payement dans un délai fort court, à peine de déchéance pour le porteur. La raison en est que le chèque est un mandat de payement et suppose des fonds disponibles.

La lettre de change, au contraire, est un titre de crédit. Comme vous le voyez, messieurs, la nature de ces deux titres est différente.

On conçoit parfaitement que les législations fiscales atteignent la lettre de change, titre de crédit, et qu'elles ne frappent pas le chèque ; car ce serait établir, en réalité, un impôt sur les payements en argent.

Il est vrai qu'en Suisse, comme l'honorable M. Speiser vient de nous l'apprendre, l'obligation du timbre n'existe pas pour la lettre de change; mais, en présence de ce qui existe partout ailleurs, cela ne suffit pas pour faire écarter la question qui vous est soumise en ce moment.

M. Barclay (Angleterre) et M. Dehaynin (France) combattent également la proposition de M. Speiser, tendant à exclure du projet de loi toute disposition concernant le chèque.

M. le Président. — La Section ne me paraît nullement disposée à se rallier à la proposition de M. Speiser. Il est, en effet, incontestable qu'un grand nombre de chèques sont créés de pays à pays, grâce à la facilité des communications internationales. Comment, dès lors, pourrions-nous écarter le chèque de nos délibérations?

M. le professeur Guyot, en renvoyant à la Commission organisatrice ses réponses au questionnaire, avait aussi posé la question préalable en ce qui concerne le chèque; mais il a retiré sa proposition. En présence du sentiment de l'assemblée, insistez-vous M. Speiser ?

M. Speiser (Suisse). — Non, M. le Président, je retire ma proposition.

M. le Président. — Nous continuons donc à discuter au fond la proposition transactionnelle que j'ai eu l'honneur de vous soumettre.

M. Boniface (France). — Permettez-moi, M. le Président, de discuter la définition que vous avez proposée. Je le ferai très respectueusement, et en disant d'avance que je renonce à en trouver une autre qui puisse satisfaire les exigences internationales.

La proposition confond deux choses absolument distinctes.

Le timbre, qui est un impôt dont le gouvernement frappe certains actes, est absolument distinct de ces actes mêmes; il ne faut pas confondre ces deux questions qui n'ont entre elles aucune corrélation. On nous a fait remarquer tantôt que cet impôt n'existe pas en Suisse. J'estime qu'il faut laisser de côté la question fiscale et chercher une définition du chèque absolument indépendante de la question du timbre. Il me revient en mémoire une autre question qui a été soulevée et à laquelle la réponse me paraît devoir être donnée tout naturellement. On a demandé si la lettre de change et

le billet à ordre qui ne seront pas faits sur timbre sont nuls.

Je répondrai non, par la raison qu'il n'y a pas de rapport, à mon sens, entre l'impôt du timbre et la valeur de l'acte qui est frappé de cet impôt.

M. Dejace (Mexique). — Dans la séance d'hier, nous avons décidé qu'il n'était pas nécessaire d'indiquer la mention de lettre de change sur le titre même.

La question très importante et très intéressante qui se présente en ce moment est celle de savoir comment nous distinguerons du chèque la lettre de change à vue qui ne portera pas la dénomination de lettre de change ou une expression équivalente.

Comment arriver à faire cette distinction ? Voilà le problème tel qu'il se pose.

Messieurs, en consultant le travail préparatoire de la Commission organisatrice, il me semble, je ne sais si je m'abuse, que nous y trouvons les éléments d'une solution. Ces éléments sont fournis par la proposition de la Commission de la Bourse d'Anvers.

Je prie Messieurs les membres de l'assemblée de bien vouloir lire la question 5. Voici la proposition que la Commission de la Bourse d'Anvers a présentée : « Toute disposition à vue qui ne porte pas la dénomination de lettre de change ou une expression équivalente est assimilée au chèque. »

Nous avons décidé hier de supprimer l'obligation de mettre sur le titre, à peine de nullité, la mention de lettre de change; ce vote est acquis.

En adoptant la proposition que je viens de lire, nous obtiendrons que, dans la majorité des cas, et je pourrais même dire dans tous les cas, on insérera sur le titre les mots : « lettre de change », tout en laissant aux tireurs la liberté d'insérer cette mention ou de ne pas l'indiquer.

Un Membre. — Seulement, malgré la qualification, le titre peut ne pas être une lettre de change. Votre proposition est contraire à ce qui a été décidé dans la séance d'hier.

M. Constant (France). — Je vous demande pardon de prendre part inopinément à ce débat. Je n'ai pas l'honneur d'appartenir à la Section de la lettre de change; je prends plus particulièrement part aux travaux de la Section de droit maritime.

Vous vous êtes prononcés hier contre la nécessité de la mention « lettre de change ». Mais alors je me demande ce qui distinguera la lettre de change à vue du chèque.

De deux choses l'une : ou bien il faut revenir sur le vote d'hier et exiger la mention « lettre de change », ou bien exiger maintenant la qualification « chèque ».

Il est évident qu'une confusion s'établira entre les deux espèces de titres, s'ils ne portent pas la mention qu'ils sont une lettre de change ou un chèque.

Un titre ne peut être à la fois l'un et l'autre; il faut bien indiquer ce qu'il est.

Un Membre. — Il convient de nous rappeler la portée du vote qui a été émis dans la séance d'hier. Il s'agissait de savoir si un titre qui ne portait pas la mention « lettre de change » serait nul. Or, il été décidé qu'il ne serait pas nul. Mais, pour caractériser la lettre de change et pour la distinguer du chèque, toutes les fois que la chose sera nécessaire, il va de soi qu'il faut que le chèque porte une mention spéciale. Je suis donc de l'avis de mon honorable collègue et je pense qu'une distinction doit être faite, sous ce rapport, entre les deux espèces de titres.

Il importe qu'un grand nombre de lettres de change ne puissent pas être frappées de nullité, parce que la mention de « lettre de change » ne s'y trouve pas.

Je crois que nous devons avoir tous pour unique préoccupation de marcher de plus en plus dans la voie du progrès.

Mais il est craindre qu'à force de vouloir supprimer les formalités, on ne puisse plus distinguer les différentes catégories de titres. Je propose donc de ne pas revenir sur le vote d'hier, mais j'estime qu'il conviendrait de décider que la mention « chèque » sera absolument nécessaire; sinon, dans bien des cas, on se trouvera en présence de difficultés sérieuses.

M. le Président. — Je crois que nous pourrions adopter une rédaction qui concilierait toutes les opinions. Cette rédaction serait ainsi conçue :

« Les effets et billets à vue ne seront considérés comme lettres de change que s'ils en portent la qualification ou s'ils ont le timbre afférent à la lettre de change. »

M. Delvaux. — C'est toujours la question fiscale.

M. le Président. — Cette rédaction est de nature à donner satisfaction à tous les pays.

Il est évident que, si le titre porte la mention « lettre de change », il n'y aura pas de doute possible.

D'autre part, si le titre ne porte pas cette mention, mais qu'il

est revêtu du timbre qui frappe la lettre de change exclusivement, son caractère est encore évident.

En général, on n'appose pas de timbre sur un titre pour l'unique plaisir d'en mettre un; c'est parce que le timbre est nécessaire au but que l'on poursuit.

Ma proposition, comme je viens de la modifier, me paraît lever toute difficulté.

M. Denis-Galet (France). — A mon avis, la présomption devrait être établie en sens contraire. Il faudrait considérer comme lettre de change toute valeur à vue, alors qu'il n'y a pas une énonciation spéciale disant : c'est un chèque.

Il est extrêmement dangereux de vouloir enlever à la lettre de change toute la force qu'elle a, pour la donner au chèque qui n'est qu'un instrument de payement, alors que la lettre de change est un titre de crédit.

Comme Français, j'ai toujours regretté que notre législation eût autorisé la disposition d'un tireur sur un tiré non-banquier ou sur commerçant, car cela peut donner lieu à des fraudes. Je crois que le chèque sainement compris devrait être une disposition sur un banquier.

Nous devons nous garder d'étendre trop loin la notion du chèque; nous devons, au contraire, maintenir le caractère de lettres de change à tous les titres qui ne sont pas expressément qualifiés de chèques.

M. le Président. — Et, cependant, les chèques sont bien plus nombreux; il y a probablement mille chèques pour une lettre de change à vue.

M. Delvaux. — Précisément; c'est ce que j'allais dire.

Un Membre. — Permettez-moi de faire observer ceci : Si nous nous étions avisés, hier, de dire : « Sera lettre de change toute disposition à vue ou à une échéance déterminée qui, en France ou en Belgique, sera soumise au timbre proportionnel », vous auriez dit que ce n'était pas une définition. Or, vous proposez aujourd'hui la définition suivante : « Est chèque le titre qui n'est pas soumis au timbre proportionnel ».

M. le Président. — C'est dans un but de transaction que j'ai présenté ma proposition; du moment qu'elle ne paraît pas réunir les partisans des deux systèmes opposés, je la retire.

M. Barclay (Angleterre). — La question que nous discutons

est une de celles qui devraient être soumises à un travail préparatoire en Commission.

Je fais une proposition en ce sens.

— Cette proposition est appuyée de toutes parts et la Section décide de renvoyer à une Commission, qui sera nommée par le Bureau, l'examen de la proposition formulée sous le n° 5 du questionnaire, savoir .

« Toute disposition à vue qui ne porte pas la dénomination de « lettre de change », ou une expression équivalente, est assimilée au chèque. »

La Commission aura également pour mission d'examiner les deux questions soulevées hier par M. Barclay : 1° Faut-il restreindre la définition de chèque aux effets tirés sur des banquiers ; 2° Faut-il introduire le système du barrement (*crossing*) dans le projet de loi uniforme.

M. le Président. — La discussion est ouverte sur la question de la *provision*.

M. Guyot (France). — Avant d'aborder le fond de la discussion, il y a lieu de faire une distinction qui s'impose par la nature des choses, et d'examiner la question de la provision sous deux rapports : Il s'agit d'abord de savoir ce qui se passera lorsque le porteur de la lettre de change n'aura pas été payé, qu'il n'aura pas rempli les formalités de recours dans les délais voulus et qu'il se retournera contre le tireur. Aura-t-il le droit de dire au tireur : si vous aviez fait provision, je serais déchu vis-à-vis de vous ; mais, comme vous n'avez pas fait provision, je conserve, à votre égard, tous mes droits.

Il y a une seconde manière d'envisager la question de la provision ; elle est très grave et fait l'objet d'opinions divergentes ; elle a constitué une pierre d'achoppement au Congrès d'Anvers : je veux parler du point de savoir si l'endossement emporte cession de la créance du tireur contre le tiré.

Je demande que ces deux questions soient discutées séparément ; cela facilitera la discussion. Ceux qui voudront écarter tout à fait la provision voteront non sur les deux questions ; ceux qui en seront partisans pourront admettre l'une et rejeter l'autre.

M. Constant (France). — Messieurs, étant inscrit dans la Section de Droit maritime, je vous demande pardon d'intervenir dans le débat ; mais j'ai été en quelque sorte invité à prendre ici la parole par les mots, si aimables et si flatteurs pour moi,qui ont été

insérés dans la préface au second questionnaire qui vous a été distribué. On veut bien me signaler parmi les jurisconsultes français qui demandent, conformément au système allemand, la suppression de la provision. On oppose à cette doctrine le système franco-belge qui a fait l'objet de vos délibérations et qui, j'en suis convaincu et je m'en réjouis, sera soutenu avec autant de conviction et d'éloquence aujourd'hui qu'il y a trois ans.

Je dois dire que, depuis la publication du questionnaire dans lequel on a bien voulu reproduire une vingtaine de lignes d'un petit article que j'ai publié dans une revue de droit français, je suis devenu encore plus partisan de l'opinion qu'il faut supprimer complètement la provision, c'est-à-dire que nous devons faire abstraction, nous, français et belges, de nos lois nationales pour suivre le progrès réalisé par les législations modernes.

Il résulte des conversations particulières que j'ai eues avec quelques-uns de mes honorables collègues, que je suis d'accord avec eux sur ce point-ci : c'est qu'en réalité on attribue à la provision une importance qu'elle ne mérite pas dans une loi sur la lettre de change et qu'il conviendrait de la passer absolument sous silence.

Je crois que je serais appuyé complètement par M. Barclay, si je soutenais que le Congrès de Bruxelles devrait rayer de son programme la question de la provision. Ce serait peut-être la meilleure solution; cependant, Messieurs, nous avons un précédent, et nous ne devons pas faire abstraction de la discussion si intéressante à laquelle la question de la provision a donné lieu à Anvers.

Je n'insisterai pas sur le caractère des votes qui ont été émis ; on pourrait formuler quelques critiques à ce sujet, au point de vue des nationalités ou des individualités; il n'en est pas moins vrai que la Commission belge a cru devoir, dans un esprit sage, présenter aujourd'hui cette question à vos méditations.

Il y a là deux ordres d'idées absolument distincts, donnant ouverture à deux dispositions nettement séparées.

Par conséquent, je crois qu'il ne faut pas fuir la discussion.

Nous sommes ici tous de bonne foi et disposés à faire abstraction de nos idées personnelles; nous ne venons pas ici avec un mandat de nos gouvernements ou de nos législateurs; nous ne venons pas soutenir telle législation plutôt que telle autre; nous venons ici pour essayer de nous convaincre, sur un terrain commun, de la nécessité de maintenir la provision ou de la supprimer.

Je crois être absolument dans le vrai en posant aussi largement que je le fais les bases mêmes de notre discussion.

Je ne voudrais pas, poussé par un intérêt personnel quelconque, ou par l'intérêt d'une corporation déterminée, ou encore par un sentiment d'amour-propre national, je ne voudrais pas, dis-je, soutenir une opinion absolue.

Non, en venant dans cette enceinte, je fais table rase de ce que je sais de droit français, de droit belge ou de droit allemand.

Je me présente à vous en toute sincérité et je vous dis : cherchons à établir les meilleures règles possibles en matière de lettres de change.

La provision doit-elle y trouver place? Je crois que la négative n'est pas douteuse.

J'ai étudié les arguments qui militent en faveur de la provision. Il y en beaucoup et je puis dire qu'ils méritent de faire l'objet d'un examen approfondi et sérieux.

Il y en a un surtout qui surnage et qui, par la façon habile et intelligente dont il a été présenté, domine en quelque sorte tout le débat.

L'objection dont je veux parler et qui a été produite notamment par mon honorable confrère et ami, M. Fernand Daguin, c'est que la suppression de la provision entraînera (ce que nous redoutons tous) une affluence considérable de billets de complaisance.

Or, les billets de complaisance sont une véritable plaie dont nous souffrons tous.

Je me bornerai, quant à présent, à répondre à cette seule objection.

Messieurs, je crois que, dans nos relations commerciales, rien n'est plus pernicieux que les billets de complaisance. C'est là pour le commerce un véritable fléau. Je pense que toutes les mesures propres à empêcher la création de pareils billets devraient recevoir de la part du législateur (je ne dis pas du Congrès de Bruxelles) une sanction assez énergique pour désarmer ceux qui voudraient faire de la circulation de complaisance.

Mais, Messieurs, veuillez bien observer ceci : en France (pour citer le pays auquel j'appartiens et où l'on fait entendre les récriminations les plus vives contre les billets de complaisance), en France, on se plaint, depuis bien des années, et surtout depuis 1848, de la création inouïe et désastreuse de billets de complaisance. La provision n'a-t-elle donc rien empêché sous ce rapport?

Je ne veux certes pas dire que la provision ait favorisé la circulation en l'air; mais, je le répète, en quoi l'a-t-elle arrêtée?

Non seulement elle ne l'a pas arrêtée, mais, depuis 1848, le mal s'est toujours accentué.

Voilà ce qui a été constaté dans la pratique.

M. Delvaux (Belgique). — La provision est de nature à empêcher les effets de complaisance.

M. Constant. — Je saisis ce mot avec empressement et je répète ceci : si la provision était de nature à empêcher la création de billets de complaisance, nous ne constaterions pas la progression croissante de ces billets.

Je recommande tout particulièrement ce point à vos méditations.

Ce point étant bien établi, vous allez voir comment la solution de la question devient facile.

Si vous supprimez la provision, en quoi la situation sera-t-elle changée?

Le nombre des effets de complaisance sera-t-il plus considérable?

Je ne le crois pas.

Pourquoi? Parce que la provision est, à mon sens, une question tout à fait indifférente.

J'insiste sur ce mot.

Je fais ici appel aux hommes pratiques les mieux avisés, à ceux qui recherchent les plus grandes facilités et les plus grands avantages dans les transactions commerciales, et je leur demande ceci : quelle est donc la personne qui, se trouvant en présence d'une lettre de change, se préoccupe beaucoup de la provision?

Des voix. — Tous!

M. Constant. — Je regrette beaucoup d'avoir contre moi tous les hommes pratiques. (*On rit.*)

Mais, puisqu'il en est ainsi, permettez-moi de vous faire observer que la pratique n'a pas été heureuse, puisque la création des billets de complaisance, loin de diminuer, n'a fait que s'accroître.

Des Membres. — Sans la provision, il y aurait beaucoup plus de ces effets.

M. Constant. — Impossible qu'il y en ait plus; c'est une véritable inondation, et toute inondation constitue un fléau! La question est de savoir s'il y a un moyen d'empêcher la création des billets de complaisance et si la recherche de ce moyen rentre dans notre compétence.

M. De Mot (Belgique). — C'est du droit pénal.

M. Constant. — Vous avez parfaitement raison.

Je demande pardon aux représentants des autres pays de puiser des exemples exclusivement dans la loi française. Je sens bien que je suis abandonné par mes compatriotes. Je ne leur en veux pas, au contraire, car j'aime beaucoup la contradiction; je suis très heureux de pouvoir discuter avec eux, et pour ainsi dire avec eux seuls, car l'opinion que je défends me paraît être celle de la plupart des membres appartenant aux autres pays.

Il a paru dans ces dernières années une publication que beaucoup d'entre nous connaissent, c'est celle d'un conseiller à la cour d'appel de Limoges, qui a écrit un volume de plus de 200 pages sur les effets de complaisance.

Après avoir constaté la progression constante dont je parlais tout à l'heure, il cherche le moyen de remédier au mal et il déclare que la provision y est impuissante; il fait appel non pas à la loi commerciale, mais à la loi pénale.

Voici une considération plus générale qui est, je crois, de nature à nous frapper.

Nous cherchons à nous rapprocher le plus possible de ce que l'assemblée considère comme un progrès. Or, quel est le jurisconsulte ou l'homme pratique de bonne foi, abstraction faite de ses préférences personnelles, qui ne reconnaisse, théoriquement tout au moins, que le système moderne est le seul vrai?

Pour ma part, j'estime que le jour où l'on a supprimé la provision de la loi allemande, on a réalisé un progrès considérable. Aussi la plupart des législations ont-elles suivi cet exemple.

Croyez-vous donc qu'il nous sera possible de faire accepter par toutes les nations un projet de loi sur la lettre de change dans laquelle la provision serait maintenue? Je ne le pense pas. Il s'agit pour nous de faire une loi-type. Mais il est évident qu'elle n'entrera dans la réalité des faits que par voie de conventions internationales.

Il faut se soumettre au progrès. Or, le système moderne constitue un progrès, tout au moins en théorie.

Pourquoi donc voudriez-vous insérer dans la loi-type une disposition que la majorité des nations européennes repousserait évidemment? Dans ces conditions, nous perdrions le bénéfice des travaux si sérieux et si scientifiques auxquels nous nous sommes livrés aux Congrès d'Anvers et de Bruxelles.

Je souhaite de ne pas être un prophète de mauvais augure, mais je ne puis m'empêcher de dire que bien peu de conventions seront conclues si l'on maintient la provision. Je crois même qu'il n'y en aura pas une seule.

Dans ces conditions, Messieurs, que ferions-nous ici? Nous accomplirions une œuvre vaine, et les discussions si remarquables auxquelles je regrette de n'avoir pu prendre une part plus active seraient absolument lettre morte.

Pour me résumer, je demande la suppression de la provision, parce que là est, selon moi, le progrès de la législation commerciale moderne.

M. Level (France). — Je me lève, au nom d'un certain groupe, pour défendre la thèse absolument contraire à celle qui vient d'être soutenue.

On a dit que nous ne poursuivions pas une œuvre idéale et que, si la théorie de la provision n'était pas repoussée par le Congrès, on ferait une besogne absolument inutile. Mon opinion est toute différente. Je crois que notre but est une œuvre idéale. En d'autres termes, nous faisons abstraction de tout ce que nous pouvons avoir appris, de tout ce qui peut constituer les habitudes de chacun de nous, pour chercher à nous rapprocher du droit pur en matière de lettres de change.

J'avoue que je m'attendais à voir discuter cette question de droit pur, cette question de principe qui n'a pas été touchée un seul instant par l'orateur qui m'a précédé. Nous cherchons ici à unifier les législations de tous les pays que nous représentons. Nous pensons que la législation de tous nos pays respectifs doit nécessairement subir des modifications. Quant à nous, Français, nous sommes bien décidés à demander à notre pays d'apporter des modifications profondes à la législation qui régit actuellement, en France, la lettre de change, en ce qui touche notamment la remise de place à place, la date, le lieu du payement, etc.

Notre législation contient un grand nombre de dispositions dont nous sommes tout prêts à faire le sacrifice, pour nous rapprocher des lois étrangères.

Mais, à côté des différents points sur lesquels nous sommes d'accord, il y a la question de la provision, et je me permets de dire qu'elle n'a pas été effleurée. Je vous demande donc la permission de la discuter.

J'ai l'honneur de représenter un groupe qui n'est pas sans importance, puisqu'il comprend environ seize maisons de banque des plus considérables de France; à côté de moi siègent les représentants d'environ 196 maisons de banque également des plus importantes et ayant leur siège dans les différents départements français. Ces établissements réunis ont entre les mains la circulation fiduciaire de toute la France et même d'un certain nombre de pays qui touchent à la France.

Ceux que nous représentons ici ont, pendant des années, étudié la question à fond. Ils l'ont examinée non seulement au point de vue pratique, mais encore au point de vue théorique.

Leur opinion a donc une très grande importance. Cependant, je ne crois pas devoir l'invoquer; je me bornerai, m'adressant aux jurisconsultes ici présents, à discuter la question uniquement au point de vue du droit pur.

La différence entre le système français ou franco-belge et le système germano-italien me paraît reposer sur une sorte de pétition de principe.

Je trouve dans les auteurs les plus éminents de l'Italie un point sur lequel nous sommes absolument d'accord. La question de la provision ne peut être tranchée sans qu'on soit bien fixé sur la nature même de la lettre de change. En d'autres termes, pour pouvoir dire quelle sera la nature de la provision et quels seront les droits des divers intéressés sur cette provision, il faut être d'abord fixé sur la nature de la lettre de change.

La lettre de change n'est-elle qu'un ordre pur et simple de payer, comme le dit le projet d'Anvers dans la partie qui concerne le système germano-italien ? Je vous demande la permission de citer les paroles d'un jurisconsulte éminent devant l'autorité duquel je m'incline.

Il disait ceci :

« Certains réformateurs ont assimilé la lettre de change au billet de banque, et quelques-uns veulent même y voir une espèce de contrat *litteris* dans lequel le signataire est engagé en droit par l'effet seul de la signature, indépendamment de quelque cause que ce soit. Mais on oublie ici qu'il ne peut y avoir d'obligation juridique sans cause et que la lettre de change, à moins de devenir un papier sans valeur, doit représenter une affaire et avoir derrière elle une opération qu'elle sert à conclure ou à liquider. »

C'est M. Norsa, qui est précisément un de nos adversaires dans la question de la provision, qui s'exprimait ainsi (1).

En effet, Messieurs, je ne connais pas de meilleure définition de la lettre de change; je ne vois pas de meilleure manière de caractériser le contrat de change. C'est un contrat solidaire ayant toujours à côté de lui un autre contrat : soit un contrat de vente de marchandises, soit un contrat d'ouverture de crédit, etc.

C'est cette autre opération que nous sommes habitués à appeler la provision, en droit français comme en droit belge.

Il est absolument impossible de supposer une lettre de change sans qu'il y ait un autre contrat préexistant, sinon on en arriverait à dire qu'on peut créer du papier de change à profusion, sans aucune espèce de cause.

Il est impossible d'admettre une lettre de change sans une cause antérieure à la lettre de change. C'est cette cause qui constitue la provision, et c'est précisément sur ce point que je suis très heureux de me trouver d'accord avec un jurisconsulte aussi distingué que M. Norsa.

Par conséquent, Messieurs, le seul point qui nous occupe n'est pas de savoir si une lettre de change a une provision. Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point.

Tout à l'heure j'entendais M. Constant dire qu'il n'y a pas de provision. Messieurs, j'ai été bien étonné en entendant émettre cette affirmation, car, j'en suis convaincu, les jurisconsultes italiens, allemands et anglais sont absolument d'accord avec moi pour reconnaître qu'il n'y a pas de lettre de change sans provision, c'est-à-dire sans une cause antérieure.

La seule question qui nous préoccupe est de régler les conditions dans lesquelles les droits des divers intéressés pourront être exercés sur cette cause antérieure, c'est-à-dire sur cette provision. Je crois que c'est bien là le point du débat. Dire qu'il ne faut pas de provision, cela revient à affirmer, thèse insoutenable, qu'il peut exister un contrat sans cause.

Encore une fois donc le seul point qui nous préoccupe est celui de savoir quels seront les droits respectifs des divers intéressés sur la provision, de quelle manière ils pourront être exercés, s'il pourra y avoir des privilèges, etc. Je crois qu'il suffit d'admettre le principe de la lettre de change tel que je viens de le définir, tel

(1) NORSA, *Le conflit des lois et l'unification internationale en matière de lettre de change.* — Milan, chez l'auteur, 1885.

que le définit M. Norsa, pour reconnaître que la provision s'impose. Cela résulte de la déduction logique des principes de droit.

Voyons maintenant les dispositions qui, dans le projet d'Anvers, résument le système germano-italien :

1° Les rapports entre le tireur et le tiré se règlent par le droit commun ;

2° La lettre de change n'emporte ni cession ni affectation privilégiée de ce que le tiré peut devoir au tireur ;

3° L'acceptation par le tiré le libère jusqu'à due concurrence envers le tireur.

Du moment que vous admettez que le tiré qui a accepté se trouve libéré envers le tireur, vous êtes obligés d'admettre tous les principes du droit français sur la provision.

Pourquoi, en effet, le tiré qui a accepté est-il libéré envers le tireur? Est-ce simplement parce qu'il a accepté?

Mais, Messieurs, vous ne voudriez pas faire dépendre, je suppose, une libération, c'est-à-dire l'extinction d'une dette et la création d'une dette nouvelle, d'un simple mot mis par le tiré sur la lettre de change.

Il y a un principe de droit commun, le principe de l'endos qui transfère au bénéficiaire de l'endos non seulement la propriété de la lettre de change, mais aussi la propriété de tout ce que la lettre de change représente. On a souvent employé le mot privilège; c'est un terme impropre; le vrai mot à employer est le mot propriété.

L'endos transfère la propriété de l'argent qui se trouve chez le tiré ou qu'il aura lors de l'échéance.

C'est parce que l'endos transfère cette propriété au bénéficiaire que le tiré qui a accepté se trouve libéré. C'est l'application d'un principe de droit commun. Le débiteur est libéré vis-à-vis du créancier primitif et engagé vis-à-vis du cessionnaire, lorsqu'il reconnaît la validité de la cession.

L'endos cède la propriété, et que vient faire l'acceptation du tiré? C'est bien simple : le tiré, par son acceptation, reconnaît purement et simplement la validité de l'engagement. La propriété de la « cause » de l'effet de commerce est transférée; ce n'est pas l'acceptation qui transfère la créance de la tête du tireur sur celle du cessionnaire de l'endos; ce serait une hérésie juridique de l'admettre.

C'est l'endos qui transfère la créance. Lorsque vous dites que le

tiré qui a accepté est libéré, cela veut dire que le tiré qui a reconnu sa dette, a reconnu par cela même la validité de l'endos et s'est engagé vis-à-vis du porteur.

Eh bien, du moment qu'on reconnaît dans le système germano-italien que l'acceptation du tiré le libère entièrement vis-à-vis du tireur, comment peut-on inscrire à côté de ce texte les mots suivants : « La lettre de change n'emporte pas cession? »

Il me semble que ces deux dispositions hurlent de se trouver l'une à côté de l'autre. Si le tiré est libéré vis-à-vis du tireur par son acceptation, c'est parce qu'il y a eu cession de créance.

L'article 2 est absolument démoli par l'article 3 : ou bien la lettre de change emporte cession, et alors il est naturel que le tiré qui a reconnu la validité de la lettre de change se trouve libéré ; ou bien la lettre de change n'emporte pas cession, et alors je ne vois pas pourquoi le tiré serait libéré.

Votre théorie consiste à dire : le porteur de la lettre de change sera propriétaire de la provision dans le cas où le tiré aura accepté ; et dans les autres cas le porteur n'en sera pas propriétaire. Pourquoi cela?

Comment! vous voulez faire dépendre la question si importante de la transmission de la propriété (entre le cédant et le bénéficiaire de l'endos), vous voulez faire dépendre cette transmission de l'acceptation d'un tiers, de telle sorte que ce tiers soit investi du privilège exorbitant de créer un droit pour l'un et de le refuser à l'autre!

Cela est absolument incompatible avec les principes de droit et de justice; vous établissez l'inégalité la plus choquante; vous créez une situation qui dépend exclusivement de la volonté du tiré !

Il en serait ainsi notamment en cas de faillite. Vous admettez que le tiré peut, suivant son bon vouloir, créer un privilège; vous admettez qu'il peut accepter à ses risques et périls ou ne pas accepter.

Dès lors, il en résultera que la propriété de la provision sera tranférée par le bon vouloir du tiré. Je répète que c'est exorbitant, et j'insiste pour qu'on en revienne aux principes de droit qui me paraissent absolument abandonnés.

J'avoue ne pas comprendre du tout le système germano-italien qui vous est proposé. Encore une fois, il dépend de la volonté du tiré d'opérer le transfert indépendamment de la volonté du tireur.

Je dis qu'il y a là un danger considérable; et que faites-vous pour parer à ce danger? Vous proposez des dispositions pénales, afin d'empêcher qu'on abuse de votre théorie!

Eh bien, Messieurs, cela ne suffit pas; la lettre de change est sortie de la force même des choses. Maintenons donc ce qui est vrai, et conservons les traditions de droit sous l'empire desquelles nous avons vécu jusqu'ici.

M. De Tuhr (Russie).— Je demande la parole sur la position de la question.

Après l'exposé si précis et si clair qui nous a été fait, je n'ai rien à ajouter quant au fond de la question relative à la provision. D'après moi, cette question se réduit au privilège qu'il faut attribuer au porteur de la lettre de change sur la provision qui existe entre les mains du tiré. Le fond de la question appartient à la loi sur les faillites et n'est pas du domaine de la loi sur la lettre de change.

C'est à chaque Etat de décider s'il faut que cette question de la provision fasse partie de la loi sur la lettre de change, si elle doit être insérée dans la loi sur les faillites, ou bien encore si elle doit faire l'objet d'une loi spéciale.

M. Barclay (Angleterre). — J'appuie la proposition de M. de Tuhr. La question de la provision ne se présente, du reste, qu'à l'époque de la liquidation.

M. Level. — J'ai dit tout à l'heure et je le répète que nous employons à tort l'expression de « privilège ». Le véritable terme, c'est « propriété », car la lettre de change transfère une propriété et non pas un privilège. Il ne s'agit pas de savoir si l'on crée un privilège à l'égard d'autres créanciers; il s'agit d'examiner, en considérant le fond même du droit, quelle est la valeur de l'endos.

Nous disons : l'endos transfère la propriété de la lettre de change et, par cela même, il transfère la propriété de ce qui constitue le principe de la lettre de change, c'est-à-dire la somme qui représente la valeur de la lettre de change.

M. De Tuhr (Russie). — Peu importe qu'il s'agisse d'un droit de préférence, c'est-à-dire d'un privilège ou d'une action en revendication, la question se rattache dans tous les cas à la loi sur les faillites.

M. Vauthier (Belgique). — Le littera *B* du projet qui a été adopté à Anvers est ainsi conçu :

« La lettre de change n'emporte ni cession ni affectation privi-
» légiée de ce que le tiré peut devoir au tireur. »

Je demande qu'on supprime, en tous cas, les mots : « ni affectation privilégiée. » La question du privilège doit être tranchée par la législation particulière de chaque pays.

Cette question n'intéresse pas, selon moi, la matière de la lettre de change. Je développerai mon amendement lorsque mon tour sera venu de prendre la parole.

M. Mecke (Allemagne) — Je partage l'opinion de M. Constant quant au fond de la question, et j'approuve aussi la manière de voir de M. de Tuhr : qu'il s'agisse de la propriété ou du privilège, peu importe ; cela concerne la matière des faillites.

M. le Président. — Vous avez entendu, Messieurs, les observations qui ont été présentées par les délégués de Russie, d'Allemagne et d'Angleterre.

Vous avez à apprécier la question de savoir s'il faut accepter le système de la loi allemande et de la loi anglaise, à condition de réserver tous les droits sur la provision, c'est-à-dire de laisser à chaque pays la faculté de déterminer dans une autre loi, notamment dans la loi sur les faillites, les règles d'après lesquelles sera attribuée la provision, si elle existe.

Je prie MM. les membres qui sont opposés au système moderne de voir si cette réserve ne leur suffit pas et ne leur paraît pas devoir mettre fin à la discussion.

M. Delvaux (Belgique). — Je ne pense pas qu'il puisse en être ainsi.

Beaucoup de Belges, qui se sont prononcés à Anvers pour la théorie ancienne, ont changé d'opinion.

Des banquiers de la ville d'Anvers ont consulté sur cette question à peu près tous les banquiers du monde entier, à l'exception de ceux de la France dont l'opinion opposée était connue.

Or, au profond étonnement de la Commission de la Bourse d'Anvers, les banquiers ont répondu qu'ils ne se souciaient pas beaucoup de la provision.

Les banquiers anglais, notamment, ont été consultés sur ce point avec beaucoup de précision. On sait que la loi écossaise diffère de la loi anglaise sur la question que nous discutons en ce moment.

Il s'agissait de savoir si les banquiers préfèrent la négociation des effets sur l'Ecosse où l'on a conservé le système de la provi-

sion tant préconisé par mes collègues français, et s'ils sont en défiance relativement à l'escompte des effets tirés sur les autres parties du Royaume-Uni. Tous les grands banquiers de Londres ont répondu qu'ils ne faisaient pas la moindre distinction.

Voilà donc ce que dit la pratique.

Que répondez-vous à cela, M. Level, qui parlez ici au nom de 300 banquiers français?

La provision, pour les banques d'Angleterre, n'a donc aucune signification. On n'escompte pas plus facilement les effets tirés sur l'Ecosse où règne la provision, que ceux tirés sur l'Angleterre où elle est abolie. Tel est le résultat de la consultation dont je viens de vous parler; et ce résultat a été de nature à enrayer les sympathies traditionnelles des banquiers d'Anvers pour la provision.

Nous sommes nés, nous Belges et Français, sous l'empire de la provision. Mais bien des hommes d'esprit, sérieux et intelligents, des hommes ayant beaucoup étudié, ne se doutent pas qu'à côté de nous il y a de nombreuses législations où la provision n'existe plus.

Le jour où ces hommes frappés par la tradition, j'allais dire par le péché originel, examineront de près la question de la provision, ils seront tout surpris de constater que la provision ne résiste pas à l'examen.

Il serait trop long de réfuter les arguments de l'honorable M. Level, et je ne voudrais pas abuser de la parole.

La vérité est que la lettre de change est l'instrument des hommes pratiques et non des jurisconsultes. Or, je viens de vous indiquer combien la pratique, en Angleterre, est intéressante à consulter sur la question de la provision.

J'ai cru devoir présenter ces courtes observations à l'assemblée, afin de combattre l'influence que la parole éloquente des orateurs français pourrait exercer dans ce débat.

Un mot encore, Messieurs. D'après moi, il n'est pas possible de trouver une transaction propre à concilier les deux systèmes opposés qui viennent d'être exposés dans cette enceinte.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous avez entendu les observations présentées par MM. Mecke et de Tuhr. Puisque certains membres de l'assemblée estiment que ces observations ne donnent pas une satisfaction suffisante aux partisans de la provision, nous devons continuer la discussion.

La parole est à M. Dehaynin.

M. Dehaynin (France). — Plusieurs orateurs ont traité cette question que nous considérons comme très importante. Je n'ai pas très bien compris les arguments que l'on a fait valoir contre la provision.

L'honorable M. Constant estime que nous ne réussirons pas à faire une convention internationale, si nous n'acceptons pas les idées germano-italiennes.

Il n'y a pas là, à mon avis, de raison suffisante. L'honorable membre s'est tourné vers nous en nous appelant des hommes pratiques, ce dont je me glorifie. Il a parlé du droit pur. Or, le droit pur a été créé non pas pour faire des choses idéales, mais pour permettre d'accomplir des actes à la portée de tout le monde. Le droit tend à faciliter les relations entre tous les peuples de la terre. Examinons donc la question au fond et d'une manière pratique.

Le législateur de 1867 a compris qu'il fallait donner à la Banque des sécurités suffisantes pour faire des opérations qui ont un but d'utilité générale.

La provision constitue une garantie importante au point de vue des transactions commerciales.

On nous a parlé de progrès, d'idées modernes; mais, en cette matière, il est dangereux de se payer de mots. Tout ce qu'on nous a dit contre la provision ne sont que des mots vagues; je n'y trouve pas un seul argument.

Si nous nous engagions dans la voie des théories larges et généreuses, nous arriverions finalement à supprimer toutes les garanties de la lettre de change : la solidarité, l'acceptation, l'aval, etc.

La provision est une chose juste et logique; elle doit figurer dans notre législation.

— Après un échange d'observations entre MM. de Tuhr, Constant et Level, M. le Président déclare que la question à résoudre par l'assemblée sera posée dans les termes suivants : « Faut-il introduire dans la loi sur les lettres de change des dispositions relatives à la provision? »

M. Brunard (Belgique). — J'exposerai en quelques mots ma manière de voir sur la provision.

Au Congrès d'Anvers, j'étais partisan de la provision et je l'ai énergiquement défendue; mais, après avoir étudié de près la question, après avoir lu les discussions qui ont eu lieu au Congrès d'Anvers, notamment le discours qu'a prononcé notre honorable

Secrétaire général, M. Nyssens, j'ai cru devoir abandonner cette théorie.

J'estime, comme l'a dit M. Nyssens, que la lettre de change a absolument évolué et qu'elle est arrivée par la pratique à être tout autre chose que ce qu'elle était primitivement.

Chose remarquable, ceux qui ont favorisé cette évolution sont précisément ceux qui nous ont apporté la lettre de change avec provision.

En effet, la lettre de change avec provision nous est venue d'Italie; c'est de là aussi qu'est venue la lettre de change sans provision.

Cela tient à cette circonstance que, dans la pratique des affaires, on a changé de système.

M. Dehaynin parlait tout à l'heure de garanties.

Mais, lorsque votre client vous demande d'escompter du papier, allez-vous voir dans sa comptabilité s'il y a une provision? Non, vous vous occupez exclusivement du tireur, c'est-à-dire de l'escompteur, et que faites-vous? Vous ouvrez à votre client un crédit, et, n'ayant aucun droit à la provision, vous prenez des sûretés vis-à-vis de lui; vous vous faites donner une hypothèque pour garantir le crédit que vous avez ouvert.

M. De Mot. — Ou un aval.

M. Brunard. — Parfaitement.

Et vous-mêmes, Messieurs les Français, voulez-vous examiner ce qui se passe en pratique, et me dire si je ne suis pas dans le vrai?

M. De Mot. — Le grand nombre de billets de complaisance qui circulent en est la preuve.

M. Brunard. — Comment s'est opérée l'évolution à laquelle je viens de faire allusion?

C'est par la substitution d'un contrat nouveau, c'est-à-dire du contrat littéral, de l'engagement personnel au contrat ancien qui était le contrat réel.

Nous vous demandons, Messieurs les délégués français, de mettre votre législation d'accord avec la pratique.

Maintenant jugerez-vous à propos, dans la loi sur les faillites, de vous occuper de la provision et de faire une situation privilégiée à celui qui est tiers porteur d'une lettre de change? Nous ne nous y opposons pas. Vous examinerez cette question et vous agirez comme vous l'entendrez. Pour le moment, je ne puis que vous engager à suivre l'exemple d'autres grands pays, notamment de

l'Italie qui a inventé la lettre de change avec provision et qui, finalement, a supprimé la provision de la loi sur la lettre de change.

M. Barclay (Angleterre). — Il est regrettable que M. Norsa ne soit pas ici pour répondre à M. Level, qui a parlé de la cause et non pas de la provision. Il me paraît impossible que M. Norsa eût voulu traiter la question à ce point de vue, car tout son projet repose sur la théorie allemande.

Qu'est-ce qu'une provision ?

Je demanderai à Messieurs les banquiers si, quand on leur présente un effet à escompter, ils s'informent du point de savoir où est la provision. Si on leur dit que la provision existe, vont-ils contrôler la chose ?

Non, ils examinent les signatures de ceux qui ont créé le titre ; si ces signatures sont bonnes, cela leur suffit.

A quel moment la question de la provision se présente-t-elle ? On ne s'en occupe pas pendant que la traite est en cours ; c'est seulement en cas de faillite ou de liquidation que la question surgit, alors qu'il y a concours entre les divers créanciers.

Je demande donc si la question de la provision doit être examinée à propos de la loi sur la lettre de change, ou s'il faut la traiter en dehors de la loi dont nous nous occupons ?

Je comprends que tous les banquiers soient favorables à la provision...

M. le Président. — Non, pas tous les banquiers.

M. Barclay. — S'il y a dans la faillite une somme quelconque de ce chef, c'est une bonne affaire pour eux, et je comprends qu'ils ne veuillent pas se dessaisir de cet avantage; mais, encore une fois, cela regarde la liquidation. Si, par exemple, les français veulent garder la provision dans la loi sur la faillite, ils la conserveront; chaque pays agira comme il lui plaira.

M. de Tuhr. — C'est évident.

M. Barclay. — La question de cette façon reste entière; rien n'est donc préjugé.

M. Raffalovich (Russie). — Bien que faisant partie de la Section de Droit maritime, je vous demande la permission de vous présenter quelques courtes considérations.

J'appelle toute votre attention sur l'amendement de M. de Tuhr; il s'agirait de faire du privilège pouvant naître d'une lettre de change la matière d'une disposition de la loi sur les faillites.

Pour vous montrer le peu d'importance de la provision, laissez-moi vous citer un cas que j'ai vu se produire souvent dans la pratique en Allemagne, en ces derniers temps.

Un spéculateur donne à son banquier l'ordre d'acheter pour son compte des fonds à la bourse de Berlin ; il ne lui remet aucune espèce de provision ou de couverture. Le banquier achète des fonds à la bourse, et fait tirer sur lui par son commettant. Il n'y a pas de provision dans ce cas; il y a deux signatures : celle du client et celle du banquier qui a accepté la traite. Vous me direz peut-être que c'est du papier de circulation, c'est possible; mais, en tout cas, cette pratique existe dans les affaires ; elle est assez répandue en Allemagne. Autre exemple : un banquier, à court d'argent, et devant remettre des fonds à un de ses clients, lui délivrera une lettre de change, à défaut d'argent. Voilà ce qui se fait dans la pratique journalière des affaires.

La provision, comme l'a dit M. Barclay, n'a pas d'importance aussi longtemps que la lettre de charge circule ; elle n'en a qu'en cas d'inexécution des engagements contractés, en cas de faillite. Vous ferez donc chose utile, Messieurs, en renvoyant à la législation sur les faillites ce qui concerne la clause de la provision, d'autant plus que c'est une question litigieuse au sujet de laquelle existent des divergences.

M. Vauthier (Belgique). — Messieurs, je comprends que M. Level insiste pour que la question de la provision soit tranchée dans le projet de loi, parce que, dans sa conception, la provision est une chose inhérente à la lettre de change. Il envisage celle-ci comme une véritable cession de créance. Il ne la comprend que comme se rattachant à une opération antérieure.

Le but de la lettre de change, dans son système, c'est de liquider l'opération qui a eu lieu entre le tireur et le tiré, de la liquider au moyen d'une lettre de change remise au preneur et qui passera ensuite dans d'autres mains. Il est évident que, dans ce système, il n'est pas possible de ne pas se prononcer, dans une loi sur la lettre de change, sur le point de savoir si, oui ou non, il y a cession de la provision ; c'est l'essence même de la lettre de change qui est en discussion. Mais je pense que cette conception de la lettre de change, telle que la présente M. Level, n'est pas la conception vraie; ce n'est pas la lettre de change telle qu'elle existe aujourd'hui. M. Level a appelé la contradiction sur les idées qu'il a développées ; je vais essayer d'opposer une autre

théorie à la sienne. Je crois que ce qu'il faut envisager, dans la lettre de change, ce sont bien moins les rapports du tireur avec le tiré que les rapports du tireur avec le preneur. L'obligation du tireur envers le preneur, telle est l'obligation essentielle qui naît de la lettre de change.

Le tireur qui émet une lettre de change contracte envers le preneur et envers les porteurs successifs l'obligation de faire accepter la lettre de change et de la faire payer. La cause de cette obligation, c'est la contre-valeur que le preneur aura remise au tireur, ou ce sera l'engagement qu'il aura pris de lui remettre ultérieurement une contre-valeur quelconque. De sorte que le contrat s'est formé entre le tireur et le preneur, et la lettre de change est le titre de l'obligation du tireur de faire payer, pour une cause qui n'est pas exprimée et qui ne doit pas l'être, parce qu'il n'est pas nécessaire, d'après le droit commun, que la cause de l'engagement soit indiquée dans l'acte qui le constate.

Dès lors, peu importe, pour les porteurs successifs, de savoir comment le tireur arrivera à remplir son obligation. Au lieu de payer lui-même, il s'est engagé à faire payer ; peu importe comment il fera payer.

C'est un point à régler entre le tireur et le tiré ; cela ne concerne pas l'opération qui va se poursuivre avec tous les porteurs successifs. (*Très bien!*) Mais, dit M. Level, comment, dans un pareil système, expliquez-vous le paragraphe *c* du système italo-germanique, ainsi conçu : « L'acceptation par le tiré le libère jus- » qu'à due concurrence envers le tireur. » Il ne peut être libéré envers le tireur que si la provision a été transmise au preneur.

Tel n'est pas le motif de cette disposition. Il ne s'agit pas ici de transmission de propriété. Quelle est la situation ? Le tireur a donné au tiré un mandat de payer. Le tiré, du moment qu'il accepte, s'engage à remplir ce mandat. Il contracte envers le preneur et les porteurs successifs de la lettre de change un engagement dans l'intérêt du tireur; devenu par là créancier du tireur, s'il se trouve à un autre titre son débiteur, la compensation se fera. Il sera libéré envers le tireur, parce que dans l'intérêt de ce dernier, son mandant, il a pris à sa décharge un engagement envers les porteurs successifs de la lettre de change; il y a libération, parce qu'il y a novation par changement de cause et par changement dans la personne du créancier.

Vous le voyez, Messieurs, dans un pareil système tout se tient et tout s'explique. Il n'est pas nécessaire de rattacher le mécanisme de la création et de la circulation de la lettre de change à une opération préexistante. La théorie allemande a été, jusqu'en 1872, acceptée en Belgique.

A cet égard, la loi de 1872 a été une loi de réaction que je déplore.

La cour de cassation de Belgique, sous l'empire du code de 1807, se séparant de la cour de cassation de France et se ralliant à l'opinion de certains jurisconsultes français, jugeait qu'il n'y avait pas transfert de la propriété de la provision par la transmission de la lettre de change. Au point de vue juridique, le système se justifie donc. Mais il y a, dit-on, un inconvénient pratique. S'il n'y a pas transmission de propriété, objecte-t-on, le banquier sera privé de toute espèce de garantie. Je ne crois pas que les banquiers, en général, aient un très grand intérêt à la question de la provision. Je ne parle pas de quelques cas spéciaux, je parle du commerce en général. Quoi qu'il en soit, je dis qu'il n'est pas indispensable d'admettre la théorie que j'essaie de combattre, pour donner aux banquiers la garantie qu'on veut bien leur accorder.

Si l'on est d'avis que la créance du porteur d'une lettre de change à charge d'un tireur en faillite mérite, par sa nature même, certains privilèges, on peut les lui accorder ; mais ceci n'est plus une question de change, c'est une question de préférence, c'est par conséquent un point à régler par la législation de chaque pays. Chaque législation reste maîtresse de donner à certains créanciers un droit de préférence sur d'autres créanciers.

La législation française, par exemple, se ralliant au système appelé italo-germanique, abandonnant l'idée de la cession de la provision, mais croyant cependant que la créance du banquier, escompteur d'une lettre de change, mérite une préférence, la législation française, dis-je, pourrait parfaitement décréter, par une disposition spéciale, qu'en cas de faillite du tireur, s'il existe une provision entre les mains du tiré, cette provision sera affectée par privilège au porteur de la lettre de change.

C'est le système de la loi belge de 1872 qui, d'après moi, accorde au porteur sur la provision non un droit de propriété, mais un privilège.

Dans ces conditions, nous pouvons nous entendre pour supprimer la provision de la loi sur la lettre de change.

Quant aux pays qui estiment qu'il y a lieu d'accorder au banquier une protection spéciale, ils peuvent, je le répète, obtenir le résultat pratique qu'ils désirent, tout en se ralliant à une législation commune (*Marques nombreuses d'adhésion*).

M. le Président. — Personne ne demandant plus la parole, la discussion est close.

M. Level (France). — On propose à l'assemblée de décider que la loi sur les lettres de change ne doit pas contenir de disposition relative à la provision. Je crois que nous sommes tous disposés à nous rallier à cette proposition, à condition que tout le paragraphe soit supprimé.

M. Nyssens, secrétaire général. — Cela est évident; tout le paragraphe disparaîtra dès que nous décidons qu'il n'y a pas lieu de s'occuper de la provision dans la loi que nous élaborons. Les législateurs des différents pays pourront, s'ils le trouvent utile, créer un privilège au profit du porteur.

M. le Président. — Nous sommes bien d'accord sur la portée de la résolution à prendre. La question à résoudre est celle-ci : « Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi sur les lettres de change des dispositions concernant la provision? » Si la question est résolue négativement, tout le § 2 du projet d'Anvers sera supprimé et chaque pays sera libre de créer, par une loi spéciale, tels privilèges que bon lui semble en faveur de la lettre de change.

— La Section, à l'unanimité des membres, répond négativement à la question qui lui est soumise et décide, en conséquence, que le projet de loi-type ne renfermera aucune disposition concernant la provision.

M. le Président. — Je félicite l'assemblée d'avoir résolu par un accord unanime une question qui paraissait, à l'origine, nous diviser si profondément.

Avant de lever la séance, je dois vous faire connaître les noms des membres que le Bureau a désignés pour former la Commission chargée d'étudier les différentes questions concernant les chèques. Ce sont : MM. Barclay (Angleterre), Degré (Roumanie), de Tuhr (Russie), Hindenburg (Danemark), Level (France), Mecke (Allemagne), Midosi (Portugal), Oboussier, (Belgique), Oliver y Estel-

ler (Espagne), Speiser (Suisse), Suh (Japon), Wurth (Luxembourg).

Il est bien entendu que tous les membres de la Section ont le droit de se rendre à la réunion de la Commission, qui aura lieu demain matin à neuf heures, et d'y prendre part aux délibérations.

— La séance est levée à 5 heures.

SÉANCE DU 3 OCTOBRE 1888

PRÉSIDENCE DE M. EUDORE PIRMEZ.

La séance est ouverte à 2 heures 3/4. — MM. DEJACE et DUBOIS remplissent les fonctions de secrétaires.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, la Commission qui a été constituée hier s'est réunie ce matin, à l'effet d'examiner les questions relatives aux chèques, notamment celle de savoir comment on distinguera le chèque de la lettre de change. La Commission est parvenue à se mettre d'accord sur toutes les grandes lignes de cette question difficile. Nous avons fait imprimer le texte qu'elle a arrêté : il vous sera distribué au cours de la séance.

En attendant que cette distribution soit faite, je mets en discussion la question 18, ainsi conçue : « Y a-t-il lieu de maintenir la disposition de l'art. 12 (du projet d'Anvers) établissant pour le tiré commerçant et débiteur d'une dette commerciale l'obligation d'accepter la lettre de change ? »

Comme vous avez pu le voir dans le second questionnaire de la Commission organisatrice, la suppression de l'art. 12 est demandée par un grand nombre de délégués.

Si cet article est maintenu, il y aura lieu d'aborder la question subsidiaire 18*a*, proposée par M. Oliver y Esteller, et conçue comme suit : « Y a-t-il lieu de compléter la disposition de l'art. 12 en disant que la dette doit être exigible lors de l'échéance et en déclarant le tiré-débiteur responsable de tous dommages-intérêts, s'il refuse son acceptation ?

M. BARCLAY (Angleterre). — J'insiste pour que l'art. 12 soit supprimé. Cette disposition n'a aucune sanction spéciale.

M. LE PRSIDENT. — Cette disposition ne rentre pas dans le cadre de la loi; elle ne porte pas sur une obligation dérivant de la lettre de change, mais sur une obligation qui naîtrait de la nature de

certains engagements ou de la qualité des parties ou encore de conventions particulières.

Il convient de laisser ce point en dehors de notre projet qui doit se limiter au droit de change.

Il me semble que l'assemblée est généralement de cet avis. Quelqu'un demande-t-il la parole pour défendre l'article 12?

M. WURTH (Luxembourg). — Je ne pense pas que cette disposition, qui se trouve dans la législation allemande et existe en Belgique depuis 1872, ait produit de sérieux inconvénients. J'estime qu'il y aurait avantage à maintenir l'article 12.

M. STRAUSS (Belgique). — Il y a lieu de supprimer l'article 12, puisqu'il ne s'agit plus de réclamer du tiré l'acceptation immédiate.

M. VAUTHIER (Belgique). — Je désire présenter une observation dans le même ordre d'idées. L'article, à mon sens, doit disparaître, puisqu'on a supprimé les règles concernant la provision.

La loi internationale ne doit se préoccuper de la lettre de change que si elle existe.

Ainsi, on peut certes obliger le débiteur d'une dette commerciale à reconnaître celle-ci par une lettre de change ; mais ce point est étranger à la législation de la lettre de change.

Cette législation ne doit considérer la lettre de change, je le répète, qu'à partir du moment où elle existe.

Plusieurs membres. — Oui ! Oui !

M. LEVEL (France). — Messieurs, il importe de bien préciser ce qui a été résolu hier. Il a été entendu que notre projet de loi ne s'occuperait pas de la provision ; soit, mais il me semble qu'une loi uniforme doit résoudre la question de savoir si l'on a le droit de faire des traites sur des étrangers dont on est créancier.

Le Congrès d'Anvers a eu raison de décider qu'un commerçant a le droit de tirer sur un autre commerçant. J'estime qu'on pourrait dire que, d'un pays à l'autre, les créanciers ont le droit de tirer des traites sur leurs débiteurs.

M. JITTA (Pays-Bas). — Il y a deux raisons pour ne pas admettre l'art. 12 du projet d'Anvers : d'abord, parce que les législations varient sur le sens à donner aux mots : « commerçants » et « dettes commerciales. » Ensuite, parce que la disposition dont il s'agit n'a pas de sanction par droit de change ; en effet, la personne tenue d'accepter ne le serait qu'en vertu de la dette existant avant la lettre de change.

M. GUYOT (France). — L'obligation de payer une dette entre commerçants est indépendante de la création d'une lettre de change.

Je connais personnellement un commerçant qui n'admet pas qu'on tire sur lui des lettres de change.

— La suppression de l'art. 12 est mise aux voix par assis et levé, et adoptée.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous abordons la question 26.

« Y a-t-il lieu de permettre au tiré de biffer sa signature, tant que la lettre est laissée entre ses mains » ?

M. HINDENBURG (Danemark). — On a proposé de limiter à vingt-quatre heures la faculté laissée au tiré de biffer sa signature sur la lettre de change restée entre ses mains

Il va de soi que, lorsqu'un Congrès comme celui-ci, composé de membres éminents, a été d'avis de permettre au tiré de biffer sa signature sur la lettre de change, il serait difficile de faire prévaloir l'opinion contraire.

Toutefois, je crois devoir l'essayer.

La loi scandinave dispose que l'acceptation ne peut jamais être biffée, et elle a pour cela des raisons qui me paraissent décisives.

D'après le projet de loi, le tiré a vingt-quatre heures de réflexion pour accepter ou non. On lui laisse donc le temps de se recueillir. S'il accepte et qu'il se ravise avant que le délai de vingt-quatre heures soit écoulé, le projet de loi lui permet de biffer sa signature. Le comité d'étude de la Bourse d'Anvers va même plus loin; il laisse à l'accepteur la faculté de se rétracter et de biffer sa signature tant qu'il ne s'est pas dessaisi du titre, même après les vingt-quatre heures; il se demande qui, dans ce cas, pourrait se prétendre lésé.

Il me paraît que le porteur et les endosseurs sont lésés. Une lettre de change avec une signature biffée est difficilement négociable; il est préférable qu'il n'y ait aucune signature. Et comment établir d'ailleurs l'époque à laquelle la signature a été biffée ? A-t-elle été biffée en temps utile et le recours est-il ouvert ?

Le tiré qui commence par accepter, mais qui se ravise dans le délai de vingt-quatre heures, cause donc par cela même un préjudice au propriétaire de la lettre de change. Mais il y a plus. L'accepteur qui n'a pas reçu de provision, apprenant la faillite du tireur, peut s'arranger avec le porteur pour que sa signature soit

biffée; le projet n'exigeant pas la présentation à l'acceptation, la fraude pourra être pratiquée pendant un long délai au préjudice du tireur et des endosseurs, qui seront privés du droit de réclamer payement à l'accepteur, parce que le porteur aura permis à celui-ci de biffer sa signature.

Il est vrai qu'on ne pourra jamais empêcher la fraude; mais il faut au moins que la loi y fasse obstacle dans la mesure du possible; comment pourrait-il naître des difficultés pour connaître l'époque où l'acceptation a été biffée, si la biffure n'était pas admise? Il y a là, par conséquent, un avantage incontestable pour le porteur, les endosseurs et le tireur.

D'autre part, la règle scandinave cause-t-elle préjudice à l'accepteur? Pourquoi ne réfléchit-il pas avant d'accepter, puisque la loi lui en donne le loisir? Ne convient-il pas de lui faire supporter les effets de sa précipitation ou de son manque de réflexion? Est-il raisonnable de compromettre le recours des endosseurs et du tireur parce que l'accepteur ne sait pas au juste ce qu'il veut?

Dans la pratique, il arrive certes rarement que l'accepteur se ravise et biffe son acceptation; les commerçants, généralement, réfléchissent à ce qu'ils font et ne donnent pas leur signature à la légère pour la biffer ensuite. Même sous l'empire d'une législation qui permet à l'accepteur de biffer sa signature, les commerçants préféreront profiter du délai que la loi leur accorde pour réfléchir; mais, s'ils savent que la loi défend la biffure, on peut dire que jamais ils n'apposeront leur signature sans mettre ce délai à profit.

Il n'y a donc pas lieu d'édicter une disposition pour protéger l'accepteur dans des cas tout à fait exceptionnels.

La fraude, malheureusement, n'est pas exceptionnelle; et, dans le système du projet, l'accepteur pourra dire au porteur : Epargnez-moi, je vous donnerai des avantages; faites protester faute d'acceptation; vous vous ferez payer par les endosseurs et moi je garderai mon argent.

Si l'on veut tenir compte d'intérêts opposés, il est plus juste de protéger les endosseurs et le tireur, qui ne sont pas en faute, que l'accepteur négligent.

Le système que je préconise est pratiqué en Danemark depuis longtemps; on s'en est toujours bien trouvé. Il était établi dans l'ancienne loi danoise du 18 mai 1825, et, lorsqu'on a élaboré la loi actuellement en vigueur, la Bourse de Copenhague insista pour le

maintien de l'ancien système qui n'avait donné lieu à aucun inconvénient.

Quand on fait une loi-type, une loi qui doit satisfaire aux exigences de la pratique commerciale, il est permis de s'écarter des règles du droit commun; et dire qu'il est de droit commun de permettre de biffer une signature sur tout document qui n'a pas donné naissance à un contrat parfait, n'est pas fournir un argument décisif en faveur du système que je me permets de combattre.

Le Comité d'étude de la Bourse d'Anvers n'hésite pas non plus à s'écarter du droit commun dans un cas spécial. Lorsque le tiré accuse réception de la lettre de change remise à l'acceptation pour être à la disposition de la seconde ou de la copie, et qu'il ne fait pas de réserves, son silence sur ce point fera présumer l'acceptation. Le projet du Comité d'étude dit, en effet, que, si le tireur ou le porteur d'une lettre de change la remet au tiré pour acceptation, soit par correspondance, soit de la main à la main, avec ordre de la garder à la disposition de la seconde ou de la copie, l'accusé de réception, donné sans réserves, vaut acceptation; l'acceptation ne peut plus, dans ce cas, être retirée.

Voyons l'espèce. Le porteur remet la lettre pour acceptation.

— Mais vous savez bien que j'ai vingt-quatre heures pour me décider, lui dit le tiré.

— Je le sais parfaitement, monsieur, répond le porteur, mais veuillez seulement me donner un accusé de réception pour couvrir ma responsabilité.

Si le tiré se rend au désir exprimé, le Comité d'étude veut qu'il soit irrévocablement lié comme s'il avait accepté. Est-ce cela du droit commun? Je ne discuterai pas la question de savoir s'il convient de dire que le tiré doit être censé avoir accepté, lorsqu'il accuse réception de la lettre lui remise. Je soutiens seulement qu'une telle règle n'est pas de droit commun et que, si l'on admet que le tiré soit irrévocablement lié dans un cas où son intention d'accepter peut être douteuse, il faut, pour être conséquent, décider qu'il lui est interdit de biffer sa signature dès qu'elle est donnée.

M. de Tuhr (Russie). — Je n'attache pas grande importance au point de savoir s'il faut résoudre la question dans l'un ou dans l'autre sens. Mais le sentiment du commerce tend à admettre la faculté de biffer l'acceptation. Si le système contraire offre des avantages, il a aussi des inconvénients qui sont le revers de la médaille.

Il serait difficile de dire quel serait le système le plus avanta-

geux dans la pratique. J'estime qu'il serait bon de laisser au commerce le soin de résoudre la question : il trouvera mieux la solution que ne pourraient le faire les légistes.

M. DEHAYNIN (France). — Il est un vieil adage qui dit : Erreur ne fait pas compte. Si, par exemple, je me suis trompé grâce à la négligence d'un employé, pourquoi ne pourrais-je biffer la signature que j'aurais donnée à tort? Je puis avoir payé la veille mon créancier; si l'on m'empêche de biffer ma signature, je suis exposé à devoir payer une seconde fois!

Il y a là une impasse dont je dois pouvoir sortir : le moyen est simple, c'est de me permettre de biffer ma signature.

Le porteur fera faire le protêt et j'indiquerai le motif de la biffure : c'est de droit commun.

J'irai plus loin : je suppose que j'aie accepté la lettre de change et que je l'aie remise au porteur; il m'est devenu impossible de biffer ma signature, et, cependant, je ne paierai pas une seconde fois, et cela me paraît juste.

PLUSIEURS MEMBRES. — Oh! oh! c'est trop simple!

M. DEHAYNIN. — Certes, avant d'accepter une traite de 20 ou 30 mille francs, par exemple, il faut y regarder à deux fois; mais le tiré peut se tromper en acceptant une seconde fois, comme le tireur a pu se tromper aussi en faisant deux mandats pour un.

M. DELVAUX (Belgique). — Je crois que le droit, l'intérêt du commerce et l'honnêteté publique exigent que l'on inscrive dans la loi-type la faculté de biffer sa signature sur la lettre de change, aussi longtemps qu'elle reste entre les mains de l'accepteur. Celui-ci peut avoir donné sa signature par suite d'une erreur matérielle ou de toute autre circonstance.

L'accepteur a vingt-quatre heures pour réfléchir; après cela, le porteur a le droit et le devoir de retirer la traite. Mais s'il ne le fait pas et se montre insouciant de ses intérêts, le tiré doit pouvoir profiter de toutes les circonstances qui vont se présenter et qui vont modifier le contrat qu'en principe il avait promis d'accepter.

Le tiré doit pouvoir biffer sa signature, puisque, si la lettre se trouve encore entre ses mains, c'est le porteur qui en est cause. Le tiré peut être disposé à accepter dans les vingt-quatre heures ou aussi longtemps que la lettre sera entre ses mains. Que l'effet soit accepté ou non, la situation reste la même. Mais le devoir du tiré, vis-à-vis de la personne pour compte de laquelle il accepte, se modifie suivant les circonstances.

Il faut prévoir tous les cas, et tel a été le but de la Commission de la Bourse d'Anvers. J'examine les hypothèses soulevées par un des orateurs précédents : le tiré reçoit une traite; il donne purement et simplement un accusé de réception de celle-ci. Mais cet accusé de réception n'implique nullement de la part du tiré l'intention d'accepter.

L'accusé de réception est conforme aux usages commerciaux, voilà tout; il ne donne naissance ni ne porte préjudice à aucun droit.

Mais si le tiré, à la demande écrite ou orale du porteur, promet de garder la lettre à la disposition de la seconde ou de la copie, il fait plus qu'un simple accusé de réception : sa réponse implique une acceptation qu'il devra donner ultérieurement en revêtant la traite de sa signature.

Nous disons que, si le tiré a fait cette réponse, il ne peut plus retirer son acceptation. Pourquoi?

Parce que sa réponse a donné au porteur le droit de compter sur l'acceptation.

Si, ultérieurement, le tiré refuse d'accepter, il lèse les droits du porteur qui avait compté sur son acceptation.

Nous demandons donc le maintien de l'art. 15, et cela au nom des principes de droit commun et de l'honnêteté publique.

Le tiré, qui est détenteur d'un effet et qui apprend la faillite de la personne à laquelle il a ouvert un crédit, ne peut être tenu d'accepter. Et, s'il avait accepté déjà, pourquoi ne pourrait-il biffer sa signature?

On dit qu'une traite portant biffure se négociera moins facilement et qu'ainsi les droits du porteur seront lésés. Mais c'est le porteur qui aura fait la faute, en laissant pendant plus de vingt-quatre heures la traite entre les mains du tiré. Il s'est donc montré oublieux de ses devoirs et si quelqu'un doit subir les conséquences d'une telle situation, c'est évidemment le porteur négligent.

M. Boniface (France). — Le Comité de la Bourse d'Anvers propose de laisser au tiré la faculté de biffer sa signature tant qu'il a la traite entre les mains. D'autre part, on demande de ne laisser cette faculté que pendant 24 heures seulement.

Or, le projet d'Anvers me paraît de nature à satisfaire à toutes les exigences légitimes.

L'article 15 porte :

« L'acceptation doit être donnée dans les vingt-quatre heures.

» Le tiré peut, s'il ne s'est pas dessaisi du titre, biffer son accep-

» tation aussi longtemps que le délai de vingt-quatre heures, qui
» lui est accordé ci-dessus, n'est pas expiré. »

Je demande à l'assemblée de maintenir purement et simplement cette disposition.

M. Bachilow (Russie). — Avant de se prononcer sur la règle proposée par le Comité d'Anvers, il s'agit de se mettre d'accord sur le point de savoir quand l'acceptation est parfaite.

La traite n'existe pas dès qu'elle est signée par le tireur; elle ne devient parfaite que lorsqu'elle est remise au bénéficiaire ; jusque-là c'est un simple projet de lettre de change que le tireur peut anéantir. De même, l'acceptation n'est parfaite que quand la lettre de change acceptée est remise au porteur.

M. Jitta (Pays-Bas). — J'estime qu'il y a lieu de prendre une décision formelle dans l'un ou l'autre sens.

La question s'est présentée quelquefois dans notre pays, où la loi ne permet pas à l'accepteur de biffer sa signature sur une lettre de change, et voici ce qu'on avait décidé : lorsqu'une personne regrettait d'avoir donné sa signature, il lui était loisible d'apporter une restriction à l'acceptation.

Ainsi, après avoir accepté purement et simplement une lettre de change de 100,000 fr., par exemple, elle pouvait ajouter : « accepté *pour la somme de dix francs.* »

Je ne dis pas que cela soit délicat, mais la chose pouvait se pratiquer. Le nouveau projet de loi, qui a voulu mettre fin à cet état de choses, stipule qu'on ne peut ni biffer sa signature, ni ajouter aucune restriction sur la lettre de change. Mais comment pourrait-on établir que l'accepteur a ajouté telle restriction, quand personne n'en a été témoin? D'autre part, si l'on considère pareille addition comme un faux, le commerçant peut se trouver dans l'alternative ou de payer ce qu'il ne doit pas ou d'être sous le coup d'une poursuite judiciaire.

A mon avis, la meilleure solution est celle qui est réclamée par le commerce : le droit, pour le tiré, de biffer sa signature, tant que la lettre de change est en sa possession.

M. Level (France). — On a décidé que le tiré n'était jamais tenu d'accepter...

M. le Président. — Nullement; le Congrès a décidé purement et simplement qu'il n'avait pas à s'occuper dans la loi sur la lettre de change du point de savoir si le tiré est ou n'est pas tenu d'accepter.

M. Level (France). — Du moment où vous admettez que deux commerçants qui sont liés par un contrat quelconque n'ont pas le droit de tirer l'un sur l'autre, vous décidez que le tiré n'est pas obligé d'accepter. S'il n'en est pas ainsi, j'avoue ne pas comprendre la décision de l'assemblée relativement à l'article 12 du projet d'Anvers.

M. le Président. — Le Congrès a décidé, je le répète, que le projet de loi que nous élaborons ne dira pas quand le tiré est obligé d'accepter.

M. De Mot (Belgique). — C'est le titre des obligations qui décidera quand le débiteur doit reconnaître sa dette et non pas la loi sur la lettre de change.

M. Level (France). — Nous désirons que le projet de loi qui va sortir de nos délibérations donne lieu au moins de difficultés possible. Admettons donc simplement que le tiré, aussi longtemps que l'effet reste entre ses mains, a le droit de réparer l'erreur qu'il a commise en apposant à tort sa signature pour acceptation.

M. le Président. — Voici donc la première proposition que je vais mettre aux voix :

« Y a-t-il lieu d'autoriser le tiré à biffer sa signature pendant que l'effet est encore entre ses mains ? » Si l'assemblée répond affirmativement, je poserai la 2e question que voici : « Faut-il restreindre cette faculté à 24 heures ? »

Si la première question reçoit une réponse négative, il est inutile de poser la seconde, puisqu'alors il sera admis que le tiré ne peut jamais biffer son acceptation.

M. Vauthier (Belgique). — S'il est admis que le tiré a le droit de biffer sa signature tant qu'il n'est pas dessaisi de l'effet, il faut cependant examiner s'il n'y a pas lieu de faire exception à cette règle dans le cas où la lettre lui aurait été remise avec ordre de la garder à la disposition de la seconde ou de la copie.

M. le Président. — Le Congrès se prononcera sur cette exception après avoir voté sur la règle que je viens d'indiquer.

— La question de savoir si le tiré peut biffer sa signature tant que l'effet se trouve en sa possession, est mise aux voix par assis et levé ; elle est résolue affirmativement.

M. le Président. — Vient maintenant la question de savoir si le droit du tiré est restreint au délai de 24 heures.

M. F. Daguin (France). — La question me paraît devoir être résolue négativement, à raison de la difficulté, pour ne pas dire

de l'impossibilité qu'il y aurait à faire la preuve que la radiation n'a pas eu lieu dans le délai fixé. A supposer, par exemple, que le tiré conserve la lettre pendant huit jours, comment le porteur prouvera-t-il que l'acceptation a été biffée après les 24 heures? Je ne vois pas, pour ma part, comment il parviendrait à constater le fait. Je propose donc de permettre au tiré de biffer sa signature tant que la lettre se trouve en sa possession.

M. LE PRÉSIDENT. — L'observation de M. Daguin ne concerne que la question de la preuve. Je consulte donc la Section sur le point de savoir si le droit de biffer est restreint au délai de 24 heures.

— La question est mise aux voix et résolue négativement.

M. DELVAUX (Belgique). — L'article 15 du projet d'Anvers est ainsi conçu : « L'accceptation *doit être donnée* dans les 24 heures, elle ne peut être conditionnelle... »

Cette rédaction donne lieu à des critiques fondées; elle pourrait être remplacée par celle-ci : « L'acceptation *peut être exigée* dans les 24 heures. »

Celui qui veut sauvegarder ses intérêts a le droit d'exiger l'acceptation dans les 24 heures ; si le tiré n'accepte pas, le porteur a le droit de faire protester. Les droits du porteur sont donc absolument sauvegardés; s'il est négligent, il en subira les conséquences. Il est un cas où le tiré, détenteur de l'effet, ne peut plus revenir sur son acceptation : c'est lorsqu'il a reçu la traite avec engagement de la tenir à la disposition de la seconde ou de la copie.

Aussi longtemps qu'aucune lésion de droit n'est à craindre pour personne, le tiré peut biffer sa signature; mais, dans le cas où le tiré aurait dit qu'il acccepte, il ne peut plus biffer sa signature.

L'honnêteté commerciale exige fidélité à la parole donnée, et le tiré qui a promis d'accepter doit le faire, bien qu'il apprenne l'insolvabilité de celui pour le compte de qui il accepte.

Je propose donc à la Section d'admettre la restriction proposée dans les termes suivants par le Comité de la Bourse d'Anvers :

« Néanmoins si, soit par correspondance, soit de la main à la main, le tireur ou le porteur d'une lettre de change l'a remise au tiré pour acceptation, avec ordre de la garder à la disposition de la seconde ou de la copie, l'accusé de réception, donné sans réserve, vaut acceptation et elle ne peut plus être retirée. »

M. VAUTHIER (Belgique). — Il y a quelque chose de très juste

dans les observations de M. Delvaux. Mais la rédaction qu'il propose va au delà de ce qu'il convient de faire.

Le tiré a reçu la lettre avec mandat de la conserver à la disposition du porteur de la seconde. Celui-ci peut être à l'étranger ou se trouver dans le cas de ne pouvoir se présenter immédiatement pour retirer la lettre de change : il s'écoulera un certain délai entre la remise de la lettre et le retrait de celle-ci.

Est-ce que pendant tout ce délai le tiré pourra biffer sa signature? Je comprends qu'on résolve la question négativement et qu'on dise que, lorsque la lettre de change doit être retirée par le porteur de la seconde, il faut établir une exception au principe et décider que l'acceptation ne peut plus être biffée.

Mais la rédaction de M. Delvaux va beaucoup plus loin : ce n'est plus seulement quand le tiré aura apposé sa signature sur le titre qu'il se trouvera définitivement engagé; mais il le sera dès le moment où il aura accusé réception pure et simple de la lettre de change. Cet accusé de réception vaudra donc acceptation.

M. le Président. — Il y a là une très grave question : celle de savoir si l'on peut accepter par acte séparé.

M. Vauthier. — J'allais y venir : si vous admettez que l'acceptation peut être donnée par acte séparé, la proposition faite par M. Delvaux, au nom du Comité de la Bourse d'Anvers, est admissible également. Mais, si vous dites que l'acceptation ne peut être donnée par acte séparé, vous ne pouvez admettre la rédaction proposée par M. Delvaux ; sinon, vous donnez à l'accusé de réception, qui constitue un acte séparé, la valeur d'une acceptation sur titre.

Un Membre. — A Anvers, on a admis la solution la plus large.

M. Vauthier. — Si le Congrès est d'avis de ne pas admettre l'acceptation par acte séparé, il y aurait lieu de dire ceci :

« Le tiré peut biffer son acceptation, à moins qu'il n'ait reçu la lettre de change avec ordre de la garder à la disposition du porteur de la seconde ou de la copie. »

Il ne sera donc engagé que s'il a accepté le titre; mais alors il ne pourra plus biffer sa signature.

L'obligation d'accepter sera régie par le droit commun.

M. Delvaux. — Il s'agit ici de la règle proposée dans l'art. 14.

M. le Président. — Oui. Je mets donc en discussion la question 24, qui se rapporte à cet article : « Peut-on accepter par acte séparé ? »

Le projet d'Anvers exige que l'acceptation soit écrite sur la lettre de change.

M. Speiser (Suisse). — Il est impossible qu'on soit engagé sans avoir signé la lettre de change.

L'acceptation ne peut valoir par acte séparé; elle doit être donnée sur la lettre même.

M. de Regny (France). — Il n'y a pas d'inconvénient à admettre l'acceptation par acte séparé.

Exiger l'acceptation sur la lettre de change, c'est du formalisme qui n'a pas de raison d'être; d'ailleurs, on admet fréquemment en banque l'acceptation par acte séparé.

M. le Président. — Il ne s'agit pas de savoir si l'acceptation par acte séparé est ou n'est pas valable d'après le droit commun; nous avons à décider si elle vaut en vertu du droit de change.

M. Pappaert (Belgique). — C'est la pratique, me semble-t-il, qui doit nous guider dans cette question. Or, une pratique de trente années m'a enseigné que l'acceptation par acte séparé constitue un danger réel. Très souvent on torture les termes de l'acte séparé; l'une des parties prétend qu'il vaut acceptation; l'autre soutient le contraire : de là un procès coûteux.

Dès qu'on doit accepter, pourquoi ne pas le faire sur le titre même?

M. Barclay (Angleterre). — La question de l'acceptation par acte séparé est fort grave.

Ce mode d'acceptation n'est pas admis dans le système anglo-allemand, d'après lequel toutes les obligations de change doivent être inscrites sur le titre même.

Le principe qui nous a guidé dans la question de la provision doit aussi nous faire rejeter l'acceptation par acte séparé.

M. Delvaux (Belgique). — L'amendement du Comité de la Bourse d'Anvers, tel qu'il est rédigé, mérite la critique présentée par M. Vauthier. Nous sommes, en effet, d'avis que l'acceptation doit être donnée sur la lettre, pour qu'elle puisse valoir en vertu du contrat de change. L'acceptation par lettre séparée constitue un contrat de droit ordinaire.

Si j'écris à quelqu'un : « Vous pouvez disposer sur moi et j'accepterai », je devrai payer; mais ce n'est pas là une acceptation proprement dite, telle qu'on l'entend en droit de change : c'est un engagement de droit commun.

Nous modifions donc notre rédaction dans le sens indiqué par M. Vauthier.

M. LE PRÉSIDENT. — Voici la rédaction qui a été remise au bureau :

« Le tiré a le droit de biffer sa signature aussi longtemps que la lettre est entre ses mains, à moins qu'il n'ait reçu la lettre avec ordre de la garder à la disposition de la seconde ou de la copie. »

D'après les auteurs de cette proposition, le tiré n'a-t-il donc pas même, dans le cas prévu, un délai de 24 heures pour biffer sa signature?

M. DELVAUX. — Non, car il a contracté l'engagement de tenir la traite à la disposition de la seconde.

M. LE PRÉSIDENT. — Ainsi, je reçois une traite et je l'accepte; une heure après, je suis averti que le tireur est en faillite : n'ai-je plus la faculté de biffer ma signature?

M. DELVAUX. — Parfaitement, aussi longtemps que vous n'avez pas fait connaître à un tiers intéressé que vous avez accepté.

M. LE PRÉSIDENT. — Mais votre proposition porte : « à moins qu'il n'ait reçu la lettre avec ordre de la garder, etc. »

M. DELVAUX. — Peut-être la rédaction pourrait-elle être modifiée.

M. LE PRÉSIDENT. — Le droit de change est donc modifié par la lettre écrite en dehors du contrat de change. Mais que devient alors le principe d'après lequel ce contrat est contenu tout entier dans le titre même?

Nous pourrions ajourner la question, elle n'est pas suffisamment étudiée. A mon avis, la Section a eu tort de rejeter le délai de 24 heures, qui a été admis en Angleterre et en Portugal. Cela est correct; il est vrai que la preuve est difficile à faire, mais il resterait, dans tous les cas, la délation du serment.

M. DE NOBELE (Belgique). — Je propose de dire : « sauf convention contraire », au lieu de : « à moins que le tiré n'ait reçu la lettre avec ordre de la conserver, etc. »

M. DELVAUX. — La restriction qui consiste à dire : « à moins que... etc. », ne constitue qu'une exception au principe admis ; elle est nécessitée à la fois par la pratique et l'honnêteté commerciale. Tous les jours des difficultés se présentent, notamment pour les grandes banques qui font le commerce d'outre-mer. On leur présente une traite en disant : vous la tiendrez à la disposition de la seconde ou de la copie.

Eh bien ! si elles acceptent, elles sont engagées.

M. LE PRÉSIDENT. — En vertu du droit de change?

M. DELVAUX. — Non; mais en vertu du droit commun.

M. BARCLAY (Angleterre). — Nous pouvons accepter la proposition de M. Delvaux, puisque l'accepteur, qui garde la traite jusqu'à présentation de la seconde, n'agit que comme mandataire du porteur.

M. GUYOT (France). — Si le tireur écrit au tiré : « conservez la lettre », celui-ci ne la détient pas en son nom personnel, mais au nom du tireur. Si l'on peut prouver qu'il a frauduleusement biffé sa signature, il sera convaincu de mauvaise foi.

Dès lors, l'amendement qu'on propose n'est-il pas inutile ?

M. DELVAUX (Belgique). — Les commerçants désirent éviter les procès, sentiment qui ne domine pas toujours les jurisconsultes. Si nous voulons faire accepter notre projet de loi, il doit être inspiré aussi bien par la pratique que par la théorie.

Il s'agit de donner satisfaction aux intérêts légitimes du commerce. Beaucoup de difficultés naissent des secondes, troisièmes, etc., et des copies. Il y a beaucoup d'abus et fort peu de sécurité. Tâchons de faire la lumière. Nous avons donné au tiré le droit de biffer sa signature aussi longtemps qu'il est détenteur de l'effet ; mais, par exception, nous voulons lui interdire de le faire lorsqu'il s'est engagé à tenir l'effet à la disposition de la seconde ou de la copie : cela découle du contrat de change.

M. DE MOT (Belgique). — M. Delvaux ne voit qu'un cas particulier, sans se préoccuper des autres. Il veut introduire une exception pour le cas où le tiré s'est obligé à garder la traite jusqu'à présentation de la seconde ou de la copie. Mais d'autres cas peuvent se produire. Je suppose que le tireur ait présenté lui-même la traite à l'acceptation : après que la lettre est acceptée, il déclare qu'il ne la retirera que le lendemain. Il a constaté l'état matériel de la pièce et le tiré ne détient plus celle-ci pour son compte, mais simplement comme mandataire.

UN MEMBRE. — C'est là une exception.

M. DE MOT. — Du moment que j'ai reçu le mandat de conserver l'instrument dans un état déterminé, je ne puis intervertir le titre de ma possession et biffer ma signature. Ce cas est réglé par le droit commun.

M. VAUTHIER (Belgique). — Si l'on avait limité à vingt-quatre

heures le droit de biffer sa signature, aucune difficulté ne pouvait naître. Quel motif a-t-on donné pour écarter cette limitation?

On a dit que le porteur est négligent en laissant la lettre de change entre les mains de l'accepteur. Mais, si le porteur est à l'étranger, peut-on dire qu'il fasse preuve de négligence?

Il peut arriver que le tiré conserve la lettre non seulement pendant vingt-quatre heures, mais pendant huit jours et même plus; si vous ne modifiez pas la règle adoptée, le tiré aura, pendant tout ce temps, le droit de biffer sa signature.

On objecte que, si le tiré a reçu l'ordre de conserver la lettre jusqu'à présentation de la seconde ou de la copie, il ne peut plus biffer sa signature, parce qu'il y aurait interversion de titre. Mais alors surgit un procès.

Le tiré pourra dire qu'il n'a pas accepté ce mandat et qu'il conserve purement et simplement la lettre qu'on lui a remise.

Une restriction est nécessaire pour éviter que le porteur ne soit exposé à un grave préjudice.

Quelle est la meilleure formule? Il s'agit de la chercher. Mais il est impossible de ne pas tenir compte des très justes observations du Comité de la Bourse d'Anvers, pour le cas où l'on admettrait en principe le droit indéfini du tiré de biffer sa signature.

M. Level (France). — Dans l'hypothèse que nous visons, le tiré n'est pas seulement mandataire; il est dépositaire et dépositaire nécessaire. Dès lors, il ne peut plus biffer sa signature; il a des obligations d'autant plus étroites que les intérêts du commerce exigent réellement ce dépôt nécessaire.

M. le Président. — Je vais mettre aux voix l'amendement du Comité de la Bourse d'Anvers, tel qu'il a été définitivement modifié par M. Delvaux : « à moins qu'il (le tiré) n'ait reçu la lettre de change avec ordre de la garder à la disposition de la seconde ou de la copie ».

M. De Mot (Belgique). — Je propose, par sous-amendement, de remplacer la rédaction de M. Delvaux par le texte plus large que voici : « à moins qu'il ne détienne la lettre de change que comme mandataire ou dépositaire. »

M. Bachilow (Russie). — Mais ce mandat, n'étant pas appuyé sur la lettre, résultera donc d'un acte séparé.

M. Richard (Suisse). — La critique formulée par M. Bachilow ne touche qu'à la preuve. Laissons de côté toutes les questions de

preuve et bornons-nous à poser les principes concernant le fond même du droit.

M. le Président. — Vous venez d'entendre le texte des deux amendements qui vous sont proposés. Je dois d'abord mettre aux voix l'amendement de M. De Mot : « à moins qu'il ne détienne la lettre de change que comme mandataire ou dépositaire ».

— Cet amendement est adopté par assis et levé.

M. le Président. — Voici donc quelle sera la teneur de l'article 15 :

« L'acceptation peut être exigée dans les vingt-quatre heures; elle ne peut être conditionnelle, mais peut être restreinte quant à la somme acceptée.

» Le tiré peut biffer son acceptation tant qu'il n'est pas dessaisi du titre, à moins qu'il ne le détienne que comme mandataire ou dépositaire ».

— *Adhésion*.

M. le Prsident. — Je propose de remettre à demain la discussion des questions 31, 35 et 36*a*, et d'en renvoyer l'examen préalable à la Commission, qui se réunira demain matin.

— *Adhésion*.

La séance est levée à 5 heures.

SEANCE DU 4 OCTOBRE 1888

PRÉSIDENCE DE M. EUDORE PIRMEZ.

La séance est ouverte à 2 heures. — M. DUBOIS remplit les fonctions de secrétaire,

M. LE PRÉSIDENT. — La Commission que vous avez chargée d'examiner les questions relatives au chèque s'est arrêtée aux règles suivantes qu'elle vous propose d'adopter :

Première règle :

« Les dispositions de la présente loi concernant la lettre de change payable à vue s'appliquent aux effets qui, sous la dénomination de chèques, bons, accréditifs ou autres, sont créés pour opérer le retrait de fonds disponibles, sauf les modifications suivantes :

» 1° Le porteur d'un de ces effets doit le présenter au payement dans les cinq jours de sa date, quand il est tiré de la place où il est payable. Si l'effet est tiré d'un autre lieu, le délai de présentation sera réglé par la législation des différents pays.

» 2° Si l'effet porte en travers au recto deux lignes parallèles, il est payable à une maison de banque.

» Si, entre les deux lignes, un nom est inscrit, il est payable à la maison indiquée.

» Tout payement fait par le tiré à d'autres est effectué à ses risques et périls. »

Deuxième règle :

« Ne seront pas soumis à ces dispositions les billets et effets à vue :

» 1° Qui porteraient la mention de « lettre de change ».

» 2° Qui, d'après les lois ou usages du pays, ont nécessairement le caractère de lettres de change. »

Comme vous voyez, Messieurs, la première de ces dispositions soumet le chèque à toutes les règles concernant la lettre de change, sauf le délai de présentation et la faculté d'y appliquer ce qu'on appelle en Angleterre le *crossing*.

La seconde disposition, inspirée par la pratique, sert à distinguer le chèque de la lettre de change à vue. Du moment que l'effet à vue porte la mention « lettre de change », on doit le traiter comme telle. Il en est de même des effets à vue tirés sur des non-banquiers dans les pays, tels que l'Angleterre, où l'on ne reconnaît comme chèques que des effets tirés sur des banquiers ou des établissements de crédit.

S'il n'y a pas d'opposition, je déclare ces deux règles adoptées. — *Adhésion*.

En conséquence, les deux dispositions ci-dessus sont adoptées.

M. F. Daguin (France). — Je crois utile de soumettre à l'assemblée la question de savoir si l'énumération qui se trouve contenue dans la première de ces dispositions embrasse aussi ce qu'on est convenu d'appeler le chèque-récépissé. Il arrive, en effet, très souvent qu'un débiteur paie son créancier en lui remettant un simple reçu, c'est-à-dire un écrit par lequel le signataire reconnaît avoir reçu de son banquier telle somme déterminée. Doit-on considérer cet écrit comme un chèque et lui appliquer les règles qui régissent ce genre d'effets? La question que j'indique est controversée en France. Plusieurs bons auteurs, notamment mon savant ami, M. Lyon-Caen, estiment que le récépissé ne saurait être assimilé au chèque; dans cette opinion, le récépissé n'est qu'un simple mandat de toucher la somme indiquée et demeure soumis à toutes les règles du mandat, notamment à la faculté de révocation.

En ce qui me concerne, j'estime qu'il y aurait lieu de se prononcer en faveur de l'assimilation, parce qu'il faut plutôt s'attacher à l'intention des parties qu'à la forme extérieure du titre.

Dans tous les cas, la question étant controversée et présentant un réel intérêt pratique, nous devons l'examiner et la résoudre.

M. le Président. — L'écrit dont parle M. Daguin n'est pas translatif d'un droit, puisque celui qui le crée n'en reste pas moins titulaire de la créance. En principe, le porteur d'un récépissé n'a pas plus de droits qu'un domestique qu'on charge d'encaisser une somme moyennant une quittance préparée d'avance.

M. Delvaux (Belgique). — En Belgique, bien des négociants

émettent des chèques sous forme de quittances. Cette pratique était aussi celle de plusieurs grands établissements de France jusque dans ces dernières années; ils y ont renoncé à raison même des discussions qui se sont élevées sur la nature de pareils effets. Comme cependant la Cour de Paris a reconnu les chèques-récépissés, pourquoi ne comprendrions-nous pas ces titres dans le projet de loi que nous élaborons? Je tiens précisément en main des formules de chèques de la principale banque d'Allemagne, la *Reichsbank*, et je constate que ce sont des formules de quittances. Ce qui prouve que, dans la pratique commerciale, le reçu est souvent l'équivalent du chèque.

M. Brunard (Belgique). — Cette pratique est vicieuse, et j'estime que la loi ne doit pas l'encourager.

M. le Président. — Je mets aux voix la question de savoir s'il faut comprendre les récépissés parmi les effets visés dans la première des deux dispositions que nous venons d'adopter.

Il est procédé au vote par appel nominal; 43 membres prennent part au vote; 27 répondent *non*, 15 répondent *oui* et un membre s'abstient. — En conséquence, la proposition est rejetée.

Ont voté *non* : MM. Barclay (*Angleterre*); Brunard, D'Hondt, De Nobele, Dubois, De Mot, Payen, Peemans, Pirmez, Nyssens, Pappaert, Staes, Hamande (*Belgique*); Hindenburg (*Danemark*); Oliver y Esteller (*Espagne*); Chaumat, Boniface, Dehaynin, Cosson, De Croix, Nicolas, Vignes, Level, Renaudin (*France*); Jitta (*Hollande*); Suh (*Japon*); Midosi (*Portugal*).

Ont répondu *oui* ; MM. Cohn, Lewald, Mecke (*Allemagne*); De Brabander, Coosemans, Delvaux, Straus (*Belgique*); Daguin, Perrin (*France*); Würth (*Luxembourg*); Degré (*Roumanie*); Bachilow, de Tuhr (*Russie*); Speiser, Richard (*Suisse*).

M. Guyot (*France*) s'est abstenu.

M. le Président. — La Commission, après avoir examiné la question 31, propose d'y répondre affirmativement.

Voici comment est conçue cette question : « Y a-t-il lieu d'admettre que le refus d'acceptation fait perdre le bénéfice du terme et rend exigible, sous déduction de l'escompte, toutes les obligations résultant de la lettre de change ? »

Contrairement à l'opinion exprimée par la Délégation du Gouvernement italien, votre Commission estime qu'il y a lieu d'appliquer le principe général d'après lequel le débiteur, qui n'offre plus les garanties promises, est déchu du bénéfice du terme. Lorsque le

tiré refuse d'accepter la lettre de change, le tireur et les endosseurs manquent à un de leurs engagements essentiels, puisqu'ils répondent de l'acceptation; le porteur, n'ayant pas la garantie sur laquelle il avait le droit de compter, peut exercer immédiatement tous ses droits, sans devoir attendre l'échéance du terme.

L'assemblée se rallie-t-elle à la solution proposée par la Commission ?

— Oui (*de toutes parts*).

M. LE PRÉSIDENT. — Nous abordons la discussion de la question 35 :

« Faut-il inscrire dans la loi que, pour l'acquisition des gages, privilèges et hypothèques attachés à la lettre de change, il faut observer les conditions prescrites par la loi de la situation des biens » ?

La parole est à M. Brunard pour faire rapport sur le travail de la Commission quant à cette question.

M. BRUNARD (Belgique). — L'article 20 du projet d'Anvers porte : « L'endossement transmet la propriété de la lettre de change, avec toutes les garanties réelles et personnelles qui y sont attachées ».

M. Norsa a demandé s'il convient de maintenir la seconde partie de cette disposition et, dans le cas où elle est maintenue, s'il n'y a pas lieu d'ajouter que les garanties hypothécaires ne sont transférées qu'à la condition de remplir les formalités prescrites par la loi hypothécaire.

Votre Commission s'est inspirée du principe fondamental proclamé par le Congrès, savoir que le titre même doit indiquer tout ce qui dérive du droit de change et qui est transféré par l'endossement. Elle propose, en conséquence, d'écarter du projet de loi tout ce qui est relatif à la transmission des garanties hypothécaires, celles-ci n'étant pas inscrites sur la lettre même. L'article 20 serait donc rédigé comme suit : « L'endossement transmet la propriété de la lettre de change ».

— Cette proposition est adoptée.

M. LE PRÉSIDENT. — Sur la question 36 *a* : « Y a-t-il lieu de laisser subsister la lettre de change après qu'elle a été endossée à l'accepteur ? », la Commission propose de maintenir l'article 22 du projet d'Anvers, d'après lequel la lettre continue à exister. On a prétendu que la lettre, étant éteinte par confusion, ne pouvait plus être endossée par l'accepteur; ce système, suivant votre Commis-

sion, est contraire aux principes généraux; la confusion suspend l'exécution de l'obligation, mais celle-ci reprend toute sa force dès que les deux qualités dont la réunion produisait la confusion, viennent à être séparées.

M. Guyot (France). — Il est bien entendu qu'il s'agit d'un endossement fait par l'accepteur *avant l'échéance ?*

M. le Président. — Evidemment, l'article 22 le dit formellement : « Si la lettre a été endossée au profit du tireur, d'un endosseur antérieur ou même de l'accepteur et si elle a été de nouveau endossée par eux *avant l'échéance*, tous les endosseurs restent néanmoins tenus vis-à-vis du porteur. »

L'assemblée adopte-t-elle la proposition de la Commission, qui tend à maintenir cet article ?

— Oui (*de toutes parts*).

M. le Président. — La question dont la Commission s'est occupée ensuite se rapporte à l'article 40 du projet d'Anvers et concerne l'acceptation par intervention. Il s'agit de savoir quelle est la valeur de pareille acceptation, c'est-à-dire si elle doit empêcher la déchéance attachée au défaut d'acceptation. Après avoir longuement examiné la question, votre Commission s'est arrêtée au système de la loi anglaise, qui est d'ailleurs consacré par la plupart des codes modernes : le porteur est libre d'admettre ou de ne pas admettre celui qui intervient pour accepter la traite, et, s'il l'admet, il n'y a ni recours ni déchéance ; dans le cas contraire, toutes les conséquences de la non-acceptation sont acquises.

M. Level (France). — Est-il bien entendu que le porteur, en admettant un tiers à accepter la lettre de change par intervention, ne peut nuire aux droits des endosseurs ?

M. le Président. — La situation est celle-ci : les endosseurs antérieurs, ayant transmis la lettre sans l'avoir présentée à l'acceptation, n'ont plus le droit de la faire accepter; ils ne peuvent donc élever aucun grief de ce qu'elle a été acceptée par un intervenant. Mais il va de soi qu'ils conservent tous leurs droits en ce qui concerne le payement. Quant aux endosseurs ultérieurs, ils n'ont pas davantage à se plaindre, puisqu'ils ont reçu la lettre telle qu'elle est, c'est-à-dire acceptée par un intervenant. La règle que la Commission vous propose est inscrite dans l'art. 65, § 1er, de la loi anglaise.

— Cette proposition est adoptée et l'article 40 sera modifié en conséquence.

M. LE PRÉSIDENT. — Votre Commission s'est enfin occupée des questions 82 et 83 et vous propose d'adopter diverses dispositions relatives à une matière où l'unification complète paraît difficile : la perte d'une lettre de change. Trois questions se présentent en cette matière :

1° Par quel moyen le porteur pourra-t-il obtenir payement, nonobstant la perte de la lettre?

2° Comment pourra-t-on reconstituer une lettre perdue?

3° Comment pourra-t-on annuler une lettre perdue?

La Commission propose de supprimer l'art. 51 du projet d'Anvers, qui répond à la première question, et d'abandonner aux législateurs des divers pays le soin de déterminer les devoirs à remplir, les lois nationales en matière de juridiction et de compétence pouvant varier beaucoup entre elles.

Quant à la seconde question, la Commission est d'avis de maintenir l'art. 53, sauf à y supprimer le renvoi à l'art. 51.

Enfin, sur la proposition de M. Mecke, la Commission propose d'adopter une règle analogue à celle qui est en vigueur en Allemagne, c'est-à-dire de prescrire certaines publications qui, après un délai déterminé, ont pour conséquence de faire déchoir le porteur du droit de présenter la lettre au payement. On est, en effet, en droit de suspecter celui qui détient pendant un certain temps une lettre de change sans en réclamer le payement.

— Les trois dispositions proposées par la Commission sont adoptées.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous abordons maintenant la série des questions que nous avons réservées, parce qu'elles semblent devoir prêter à moins de discussion. Nous les examinerons dans l'ordre du questionnaire publié par la Commission d'organisation :

Question 1re. — Y a-t-il lieu d'énoncer d'une façon générale la règle que les obligations résultant des lettres de change sont indépendantes et personnelles?

M. NYSSENS, secrétaire général. — La délégation du Gouvernement italien a proposé d'inscrire cette règle générale en tête du projet. Cette proposition a été approuvée par tous les délégués qui ont répondu à notre questionnaire.

— La question est résolue affirmativement.

2.—Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que le débiteur par lettre de change ou par billet à ordre est obligé sur tous ses biens, dans quelque lieu qu'ils soient situés?

— Résolue négativement.

3. — **Faut-il admettre que la lettre de change puisse être créée au porteur ?**

M. LE PRÉSIDENT. — Dans une séance précédente, la Section s'est prononcée en faveur de la lettre au porteur, mais à une faible majorité.

Je crois devoir faire deux propositions dont l'adoption serait de nature à atténuer l'opposition qui s'est manifestée contre la lettre de change au porteur. D'abord, il serait entendu que la loi que nous élaborons, étant une loi d'intérêt privé, ne peut préjudicier en aucune façon au droit de chaque État d'organiser, comme il l'entend, le crédit public, notamment de protéger certaines banques d'émission. Comme vous vous le rappelez, plusieurs membres de l'assemblée se sont prononcés contre l'admission des lettres de change et billets au porteur, de peur de heurter certaines lois nationales instituant au profit d'une ou de plusieurs banques le monopole de cette espèce de billets.

Cette objection vient naturellement à tomber si l'assemblée n'entend admettre les effets au porteur que sous la réserve indiquée.

Il y a une seconde proposition qui émane de M. Degré : elle tend à permettre à tout propriétaire d'un effet au porteur d'y inscrire la clause *à ordre;* cela étant admis, la lettre de change au porteur est en définitive l'équivalent de la lettre endossée en blanc, laquelle ne soulève plus aujourd'hui aucune objection.

L'assemblée est-elle d'avis d'adopter les deux propositions que je viens de lui soumettre comme correctifs de la lettre de change au porteur?

— Adhésion unanime.

4. — Faut-il exiger comme condition de la lettre de change, c'est-à-dire à peine de nullité, la mention de « lettre de change » ou d'une expression équivalente ?

— Résolue négativement (V. p. 444 et 451) (*).

5. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi, après l'énumération des conditions de la lettre de change, cet article :

« Toute disposition à vue qui ne porte pas la dénomination de « lettre

(*) Nous reproduisons, sous leurs numéros d'ordre, les questions que la section, à raison de leur importance, a discutées tout d'abord et nous renvoyons aux pages contenant les discussions relatives à chacune de ces questions (*Note des secrétaires*).

de change » ou une expression équivalente est assimilée au chèque, dont il est parlé au titre II. »

— Résolue dans le sens négatif (V. p. 499).

6. — Faut-il exiger, à peine de nullité, la mention de la date dans la lettre de change?

Après avoir résolu cette question négativement, l'assemblée décide que le § 2 de l'art. 6 sera modifié en ce sens que le porteur d'une lettre non datée est censé avoir reçu mandat d'y inscrire la date.

7. — Faut-il exiger, à peine de nullité, que la lettre indique l'époque du payement?

— La Section adopte la négative et maintient la disposition du projet d'Anvers (art. 6, § 2) : « Si elle (la lettre de change) n'indique pas l'époque du payement, elle est payable à vue ».

8. — Y a-t-il lieu d'ajouter à l'art. 7 un paragraphe ainsi conçu : « Si la somme est écrite plusieurs fois en toutes lettres, ou plusieurs fois en chiffres, en cas de différence on doit s'en tenir à la plus faible? »

— Non. La loi ne doit pas régler ces détails dont la solution est du domaine de la jurisprudence.

9. — Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi que la stipulation d'intérêts insérée dans une lettre de change est réputée non écrite?

— La Section décide que le projet de loi uniforme ne doit contenir aucune disposition relative à la stipulation d'intérêts.

10. — Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi que la lettre ne peut être payable par fractions et à plusieurs époques successives?

— Non, en ce sens qu'il n'y a pas lieu de prohiber les lettres de change payables par fractions.

11. — Faut-il que la loi statue qu'une croix ou une marque puisse valoir comme signature si elle est certifiée par un juge ou un notaire?

— Non, pareille disposition est inutile; il suffit de s'en rapporter au droit commun.

12. — Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi une disposition permettant au tireur qui a des maisons dans plusieurs places de tirer d'une maison sur l'autre?

— La Section est d'avis que cette question est inutile; un commerçant qui a plusieurs maisons peut tirer de l'une sur l'autre sans que la loi le permette spécialement, car l'effet ainsi créé est en réalité un billet à ordre.

13. — Faut-il dire dans la loi qu'il n'est pas nécessaire que le lieu du payement soit différent du lieu de la création de la lettre?

— Non; il est inutile de dire qu'on n'exige plus une condition qui a disparu de toutes les législations, sauf du Code de commerce français.

14. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que le défaut ou l'insuffisance du timbre ne peut jamais entraîner la nullité ?

M. Caratheodory-Effendi (Turquie). — Je demande à l'assemblée de ne pas dire dans le projet de loi que le défaut ou l'insuffisance du timbre ne peut en aucun cas être une cause de nullité. Pareille disposition heurterait la législation fiscale de certains pays, notamment la Turquie. Comme cependant la règle proposée rencontre un assentiment à peu près général, le Congrès pourrait se borner à réitérer le vœu qu'il a déjà exprimé à Anvers.

M. Delvaux (Belgique). — Je ne comprends pas l'efficacité de ce vœu. Puisque nous faisons une loi-type et que nous ne voulons pas que la validité de la lettre de change puisse être subordonnée à l'observance de la loi fiscale, insérons la règle proposée dans le projet que nous élaborons.

MM. Nyssens (Belgique) et Wurth (Luxembourg) engagent l'assemblée à n'émettre qu'un vœu.

M. le Président. — L'assemblée est-elle d'avis d'insérer la disposition qui fait l'objet de la question 14 ou bien entend-elle simplement réitérer le vœu, exprimé au Congrès de 1885, de voir modifier les dispositions fiscales qui ont pour sanction la nullité de la lettre de change?

— La Section décide de confirmer le vœu qui a été émis en 1885 et de le signaler particulièrement à l'attention des pays dont la législation fiscale y est contraire.

15. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi des dispositions concernant la provision et de poser en règle l'obligation pour le tireur de faire la provision ?

16. — Y a-t-il lieu de donner au porteur un droit de préférence sur la provision vis-à-vis des créanciers du tireur ?

17. — Si l'on rejette en règle générale le droit exclusif du porteur sur la provision, ne faut-il pas néanmoins le lui accorder si le tireur a remis au tiré une somme équivalente à la valeur de la lettre avec affectation spéciale au payement de la lettre ?

— Ces trois questions concernant la provision ont été résolues précédemment dans le sens négatif (V. p. 459 à 478).

18. — Y a-t-il lieu de maintenir la disposition de l'art. 12 établissant pour le tiré commerçant et débiteur d'une dette commerciale l'obligation d'accepter la lettre de change ?

— Résolue négativement (V. p. 483).

19. — Y a-t-il lieu d'incrire dans la loi que le porteur de la lettre de change a le droit d'en demander à tout moment l'acceptation et que toute clause contraire est nulle ?

— L'affirmative, vivement appuyée par M. Cohn (Allemagne), est adoptée par l'assemblée, qui décide que toute clause qui interdirait au porteur de demander l'acceptation (lettre « non acceptable ») est réputée non écrite.

20. — Dans le cas où la loi impose l'obligation de présenter la lettre à l'acceptation, ne faut-il pas imposer l'obligation de la présenter au recommandataire ou besoin ?

M. LE PRÉSIDENT. — M. Würth a proposé l'amendement suivant, indiqué sous le n° 20*a* dans le supplément du questionnaire : « Faut-il exiger seulement la présentation *au besoin*, dans le cas où celui-ci est domicilié au lieu où la lettre est payable » ?

M. JITTA (Pays-Bas). — Comment cette disposition se conciliera-t-elle avec celle qui a été adoptée précédemment et d'après laquelle le porteur ne doit pas se contenter d'une acceptation par intervention?

Pourquoi dire au porteur : vous serez tenu de présenter la lettre au *besoin*, mais vous ne serez pas obligé d'admettre son acceptation?

M. CHAUMAT (France). — Il n'y a pas de contradiction entre les deux propositions : Le *besoin* étant indiqué par le tireur ou l'un des endosseurs, le porteur doit lui présenter la lettre à l'acceptation pour sauvegarder les droits de la personne qui l'a indiqué ; mais lui, porteur, n'est pas tenu d'admettre cette acceptation au lieu et place de celle du tiré ; dès que celui-ci n'accepte pas, il peut exercer son recours.

— La question 20, telle qu'elle est amendée par M. Würth, est résolue affirmativement.

21. — Ne convient-il pas, à l'art. 13, §§ 1 et 2, d'ajouter aux mots « présentation à l'acceptation » les mots « ou au *visa* » ?

— Résolue affirmativement.

22. — Y a-t-il lieu d'augmenter les délais de 4 et de 8 mois pour la présentation ?

M. MECKE (Allemagne) propose de fixer un délai uniforme de 12 mois.

— Après un court échange d'observations, la proposition de

M. Mecke est rejetée et les délais fixés par l'art. 13 sont maintenus.

23. — Lorsque la lettre est payable à un certain délai de vue, ne faut-il pas que la loi impose l'obligation de dater l'acceptation ou le visa?

— Oui.

24. — Faut-il inscrire dans la loi que l'acceptation ne peut être donnée par acte séparé?

— Oui (V. p. 492).

25. — Y a-t-il lieu de modifier l'art. 14 en ce sens que la simple signature du tiré ne vaut acceptation que dans le cas où elle est apposée au *recto*?

— Résolue affirmativement.

26. — Y a-t-il lieu de permettre au tiré de biffer sa signature tant que la lettre est laissée entre ses mains?

— Oui (V. p. 483 à 490).

27. — Convient-il d'inscrire dans la loi que, pour le cas où, dans l'hypothèse de l'art. 16, le tiré n'aurait pas indiqué le lieu où le payement doit être fait, il est censé s'engager à payer lui-même?

— La question est considérée comme inutile.

28. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi une disposition précisant l'effet de l'acceptation, et notamment statuant que l'accepteur est tenu au payement de la lettre lors même que le tireur a failli à son insu avant l'acceptation?

— L'assemblée estime que cette question est inutile et doit être supprimée.

29. — N'y a-t-il pas lieu de substituer à la notification du protêt faute d'acceptation dont parle l'art. 18, § 1er, un simple avis donné aux garants par lettre recommandée?

M. Delvaux (Belgique) appuie cette proposition, qui émane de la Délégation du gouvernement italien; il est de bonne législation de supprimer autant que possible les formalités coûteuses.

M. Barclay (Angleterre) fait remarquer que, dans certains pays, notamment en Angleterre, le service des lettres recommandées ne présente pas toutes les garanties désirables.

M. Chaumat (France). — A mon avis, il faut maintenir la nécessité de la notification, car il importe aux garants de connaître non seulement le fait de la non-acceptation, mais encore le motif indiqué par le tiré non-accepteur. L'avis qui remplacerait la notification du protêt pourrait être incomplet ou rédigé en termes obscurs.

D'autre part, la lettre recommandée ne contient pas, par elle-même, la preuve de ses énonciations; le seul fait dont elle fasse preuve, c'est qu'une lettre a été adressée par telle personne à telle autre. Il est donc facile de voir que la notification du protêt constitue seule une garantie suffisante pour les personnes intéressées à connaître le refus d'acceptation.

MM. De Mot (Belgique) et Bachilow (Russie) proposent de maintenir les termes de l'art. 18, mais en prenant le mot *notification* dans son acception la plus large et non comme impliquant nécessairement une *signification par exploit*.

M. le Président. — Il serait donc entendu que l'art. 18, en parlant de notification du protêt, veut dire simplement que le protêt sera porté à la connaissance des garants, sans déterminer le mode d'après lequel la communication doit se faire.

L'assemblée adopte-t-elle cette solution?

— Oui (*de toutes parts*).

30. — N'y a-t-il pas lieu de substituer à la caution et au payement dont parle l'art. 18, § 1er, la consignation de la somme?

— Non.

31. — Y a-t-il lieu d'admettre que le refus d'acceptation fait perdre le bénéfice du terme et rend exigible, sous déduction de l'escompte, toutes les obligations résultant de la lettre de change?

— Oui. (V. p. 499).

32. — Y a-t-il lieu, en cas de refus d'acceptation, d'accorder non seulement au porteur, mais à tout endosseur qui n'aurait pas été lui-même poursuivi en garantie, le droit de recours établi par l'art. 18?

— L'assemblée admet l'affirmative, mais avec cette restriction que l'endosseur, qui exerce le recours, doit être détenteur de la lettre de change.

33. — Y a-t-il lieu d'insérer, dans le paragraphe de l'endossement, une définition de l'endossement ordinaire, indiquant les mentions qu'il contient?

— Non, la question étant considérée comme inutile.

34. — Faut-il, dans le cas où la lettre est créée à l'ordre du tireur lui-même, exiger que le premier endossement indique le nom du cessionnaire?

— Non, comme conséquence de l'admission de la lettre de change au porteur.

35. — Faut-il inscrire dans la loi que, pour l'acquisition des gages, privilèges et hypothèques attachés à la lettre de change, il faut observer les conditions prescrites par la loi de la situation des biens?

— Non. (V. p. 500).

36. — **Faut-il inscrire dans la loi que, dans le cas de l'art. 21, le tireur et les endosseurs peuvent opposer au porteur de la lettre les exceptions qui leur appartenaient contre celui qui était propriétaire de la lettre au moment de l'échéance?**

M. Cohn (Allemagne). — Je propose de supprimer entièrement l'art. 21, ce qui entraînerait naturellement la suppression de la question 36. Il n'y a pas lieu de distinguer entre les endossements postérieurs et les endossements antérieurs à l'échéance. Cette distinction a été écartée par la loi scandinave, qui diffère, sous ce rapport, de la loi allemande.

M. de Tuhr (Russie). — J'appuie la proposition de M. Cohn. La distinction inscrite dans l'art. 21 doit donner lieu à bien des procès et sera souvent inutile. Comment prouvera-t-on qu'un endossement est postérieur à l'échéance, puisque l'habitude s'est introduite dans plusieurs pays de ne pas dater les endossements?

— L'assemblée adopte la proposition de MM. Cohn et de Tuhr, tendant à supprimer l'art. 21.

37. — **Lorsque l'endossement n'est pas daté, faut-il imposer la preuve de la date au porteur, ou bien faut-il lui permettre de remplir la date, la preuve contraire étant réservée?**

M. Würth (Luxembourg) propose la disposition suivante : « Lorsque l'endossement n'est pas daté, le porteur a le droit de le dater, à charge d'établir la réalité de la date, en cas de contestation ».

M. le Président. — La Délégation du Gouvernement italien propose de permettre au porteur de remplir la date, la preuve contraire étant réservée.

M. Level (France). — Je propose de maintenir purement et simplement l'art. 23 du projet d'Anvers, qui suffit à résoudre les difficultés qui peuvent se présenter sur ce point; du moment que la loi ne défend pas au porteur de dater l'endossement, il est en droit de le faire, mais à ses risques et périls.

MM. Chaumat (France) et Bachilow (Russie) appuient la solution proposée par la Délégation du Gouvernement italien.

M. Nyssens (Belgique). — La question n'est pas sans importance; il peut être d'un grand intérêt de connaître la date de l'endossement pour déterminer si l'endosseur avait la capacité de céder la lettre de change.

Deux systèmes sont en présence. D'après le premier, ce serait au porteur qui a daté l'endossement en blanc de prouver la sincérité de la date, en cas de contestation. Le second système consiste à reconnaître au porteur le droit de remplir la date, laquelle sera tenue pour vraie jusqu'à preuve contraire. Il faut accorder la préférence à la première de ces deux solutions : car la preuve de la date peut être très difficile et il serait illogique de mettre le porteur d'une lettre endossée en blanc dans une situation d'infériorité vis-à-vis du bénéficiaire d'un endossement complet.

— La proposition de la Délégation du Gouvernement italien est adoptée. En conséquence, le porteur est présumé avoir reçu mandat de remplir la date de l'endossement, de même que la date de la création de la lettre (question 6).

38. — Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi des dispositions interprétant l'endossement *pour procuration, pour encaissement, pour garantie ?*

— Non, la proposition n'étant pas appuyée.

39. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi une disposition autorisant l'endossement avec la clause *sans garantie ?*

— La question est supprimée; elle est inutile en présence de la disposition formelle de l'art. 24, qui sera rédigé comme suit : « Les mentions restrictives qu'un porteur ajoute à l'endossement lient tous les propriétaires ultérieurs de la lettre de change ».

40. — Faut-il mentionner dans la loi la faculté, qui appartient au porteur d'une lettre endossée en blanc, de la remplir ou non ?

— Non, parce que cela va de soi.

41. — Y a-t-il lieu de supprimer à l'art. 25, § 1er, les mots « indépendamment de l'acceptation et de l'endossement » ?

M. Nyssens (Belgique). — A propos de l'art. 25 se présente la question suivante : « Peut-on garantir par aval toutes les signatures de la lettre de change ou simplement la signature du tireur » ?

— Après un échange d'observations entre MM. Nyssens, de Tuhr, Barclay, Delvaux, Chaumat et Vauthier, l'assemblée décide que l'aval donné en termes généraux, sans restriction, garantit le payement de la lettre de change, c'est-à-dire que, dans ce cas, le donneur d'aval garantit les obligations de l'accepteur et, à défaut d'acceptation, celles du tireur; mais que, d'autre part, le donneur d'aval peut restreindre son engagement et ne garantir que l'un ou l'autre des endosseurs.

Le § 1er de l'art. 25 sera modifié en conséquence.

42. — Y a-t-il lieu de supprimer à l'art. 25, § 2, les mots « sauf convention contraire ».

— Question de rédaction.

M. Oboussier (Belgique). — Avant que nous abordions les questions concernant l'aval, j'ai l'honneur de proposer à la Section :

1° De définir ce qu'on doit entendre par *copie* et *allonge* d'une lettre de change ;

2° De prendre des garanties pour assurer la sincérité de l'allonge ;

3° D'inscrire dans le projet de loi la règle que l'original de la lettre doit être remis au porteur de l'allonge sur sa demande.

Les dispositions à prendre sur ces trois points trouveraient leur place, me semble-t-il, dans le chapitre concernant l'endossement.

La copie et l'allonge sont d'un usage journalier; il importe de les définir et de les entourer de certaines garanties de sincérité. On pourrait adopter la définition qu'en donne la loi allemande, à moins que des jurisconsultes de l'assemblée n'en proposent une meilleure.

— La proposition de M. Oboussier, appuyée par MM. Delvaux (Belgique) et de Regny (France), est adoptée par l'assemblée, qui charge en même temps la Commission organisatrice de rédiger des dispositions dans le sens indiqué par M. Oboussier.

43. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que l'aval donné par acte séparé ne produit pas d'effets en vertu du droit de change ?

M. Vauthier (Belgique). — La loi belge, comme le Code français, admet que l'aval peut être donné par acte séparé et que le donneur d'aval peut garantir, par un seul acte, plusieurs lettres de change, à condition qu'elles soient spécialement indiquées. Ce système me paraît devoir être adopté, parce qu'il correspond le mieux aux nécessités de la pratique. Parce qu'on exige que l'acceptation soit donnée sur la lettre même, est-ce une raison de proscrire l'aval par acte séparé ? Nullement. La situation n'est pas la même. Toute lettre de change est destinée à être acceptée; l'acceptation découle naturellement de la lettre et doit, par conséquent, se trouver sur le titre même. L'aval est, au contraire, un contrat absolument accessoire.

Il serait d'ailleurs dangereux d'aller à l'encontre d'une pratique consacrée depuis longtemps, à moins de raisons péremptoires qui me paraissent faire défaut. J'appelle sur l'innovation

proposée toute l'attention des banquiers et des hommes spéciaux qui font partie de la Section.

M. DE REGNY (France) appuie les paroles de M. Vauthier, en faisant remarquer qu'en France l'aval est généralement donné par acte séparé.

MM. CHAUMAT (France), MECKE (Allemagne) et SPEISER (Suisse) recommandent la solution opposée; tout aval donné par acte séparé ne doit avoir que des effets de droit commun.

M. LEVEL (France). — La loi que nous élaborons doit être aussi large que possible. Nous devons donc y admettre l'aval par acte séparé, qui est consacré par une pratique constante et universelle. Il n'y a nulle raison pour le distinguer, quant à ses effets, de l'aval donné sur la lettre de change.

M. LE PRÉSIDENT. — Si nous voulons appliquer avec rigueur le principe que la lettre de change est un contrat *litteris*, nous devons écarter l'aval par acte séparé. Seulement, il peut en résulter de graves inconvénients dans la pratique : ainsi, le porteur pourrait devoir assigner le donneur d'aval devant la juridiction civile, tandis que les autres garants de la lettre de change seraient cités au tribunal de commerce. Peut-être arriverait-on à concilier les deux systèmes en émettant le vœu que toutes les garanties personnelles données pour une lettre de change soient réputées actes de commerce.

M. VAUTHIER (Belgique). — Ce serait aller trop loin. Il peut se faire qu'une personne garantisse une lettre de change par un cautionnement ordinaire, civil, et n'entende nullement s'engager commercialement, afin de se réserver notamment le bénéfice de discussion.

M. MECKE (Allemagne). — Ne pourrions-nous pas nous borner à dire que l'aval donné par acte séparé peut être réputé acte de commerce, selon la loi particulière de chaque pays ?

Je propose d'ailleurs de renvoyer la question à la Commission.

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets au vote le renvoi à la Commission.

— Par assis et levé (23 voix contre 18), la Section décide de renvoyer la question à la Commission.

— La séance est levée à 5 heures.

SÉANCE DU 5 OCTOBRE 1888

PRÉSIDENCE DE M. EUDORE PIRMEZ.

La séance est ouverte à 2 heures. — MM. DEJACE et DUBOIS remplissent les fonctions de secrétaires.

M. LE PRÉSIDENT. — Votre Commission a examiné, ce matin, la question de l'aval par acte séparé. A l'unanimité de ses membres, elle vous propose de ne pas l'admettre dans le projet de loi. Elle vous demande de rester fidèles au principe que vous avez précédemment appliqué aux questions concernant la provision, le droit de tirer des lettres de change et les garanties réelles données pour sûreté de la lettre. Pour qu'il n'y ait pas de doute sur la portée de la résolution que vous allez prendre, la Commission a arrêté le texte de la déclaration suivante qu'elle vous demande de ratifier :

« La Section déclare qu'elle a voulu limiter le projet de loi qu'elle adopte à ce qui relève du droit de change.

» Elle a écarté, en conséquence, ce qui concerne :

» 1° La provision ;

» 2° Le droit de tirer des lettres de change ;

» 3° Les garanties réelles données pour sûreté de la lettre ;

» 4° L'aval par acte séparé.

» Il n'est rien préjugé sur ce qui peut être fait dans les divers pays sur les points qui sont en dehors du droit de change.

» Il appartient aux législations particulières de déterminer s'il convient d'affecter la provision, quand elle existe, à payer de préférence la lettre à laquelle elle est afférente, — de dire quelles dettes peuvent être recouvrées par lettre de change, — de régler le gage et l'hypothèque dans leurs rapports avec la lettre de change,

— de fixer le caractère et les effets de l'aval par acte séparé, en l'assimilant ou non à l'aval inscrit sur la lettre.

» Le droit de change comprend exclusivement ce qui dérive de l'écrit qui est l'essence de la lettre de change ».

L'Assemblée se rallie-t-elle à la proposition de la Commission?

— Adhésion unanime.

44.—Y a-t-il lieu de poser la règle que le donneur d'aval est obligé même en cas de nullité de l'engagement de celui pour qui l'aval est donné?

— La disposition proposée est jugée inutile, puisqu'on a admis précédemment le principe général que les obligations dérivant de la lettre de la change sont indépendantes les unes des autres.

45. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que, s'il n'est pas indiqué pour quelle personne l'aval a été donné, il est censé donné pour l'accepteur ou, si la lettre n'a pas été acceptée, pour le tireur?

— La question est supprimée comme étant inutile.

46. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que le donneur d'aval qui paie la lettre de change échue est subrogé dans les droits du porteur envers la personne pour laquelle l'aval a été donné et envers les obligés antérieurs?

— Non; le droit commun suffit.

47. — Faut-il, pour le cas où la lettre est payable à vue, fixer un délai uniforme de six mois pour la présentation, ou convient-il de porter ce délai à un an si la lettre est tirée d'un pays éloigné ?

— La Section adopte les délais fixés par l'art. 13 pour la présentation à l'acceptation : savoir quatre mois si la lettre est tirée du même continent, et huit mois si elle est tirée d'un autre continent.

48. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi la disposition suivante : « Si une lettre porte qu'elle est payable à un certain délai de date et que cette date a été omise, ou si l'acceptation d'une lettre de change tirée à un certain délai de vue n'est pas datée, chaque porteur est en droit d'inscrire sur la lettre la date réelle de création ou d'acceptation. Cette inscription, toujours présumée exacte, même si elle ne l'était pas, servira de base pour fixer la date du payement »?

— La disposition est adoptée, sauf à supprimer les mots : « toujours présumée exacte, même si elle ne l'était pas ». La règle sera rédigée en harmonie avec les art. 6 et 23, tels qu'ils ont été modifiés par la Section.

49. — Dans le cas où la lettre échoit un dimanche ou un jour férié légal, faut-il exiger la présentation la veille du jour férié ou le lendemain?

— La première solution, déjà adoptée au Congrès d'Anvers, est maintenue.

50. — Faut-il restreindre l'obligation de présenter (pour le payement) la

lettre au besoin au recommandataire, au seul cas où il est domicilié au même lieu que le tiré?

— Oui.

M. DE REGNY (France). — Dans l'art. 29, § 2, je propose d'ajouter les mots « ou du payement » après les mots : « de la veille de l'échéance »; je vise le cas où il n'y a pas d'échéance fixe.

— Adopté.

51. — Y a-t-il lieu de compléter l'art. 32, § 1er, du projet d'Anvers en vue de préciser dans quels cas le payement sera suffisamment régulier pour amener la libération?

(Art. 32. — Celui qui paie une lettre de change à son échéance et sans opposition est présumé valablement libéré. Il n'est admis d'opposition au payement qu'en cas de perte de la lettre de change, de la faillite du porteur ou de son incapacité de recevoir.)

M. LEVEL (France). — Je propose de supprimer le mot « présumé », qui fait planer un doute sur la réalité de la libération et semble établir une présomption contre celui qui a payé.

M. LE PRÉSIDENT. — Je crois que M. Level donne au texte une portée qu'il n'a pas. On doit l'entendre en ce sens que celui qui a payé la lettre de change est libéré à moins qu'on n'établisse qu'il a commis une faute.

— La Section supprime la question et maintient le texte de l'art. 32.

52. — Y a-t-il lieu, lorsqu'une lettre est tirée à plusieurs exemplaires, d'exiger pour le payement la remise de tous les exemplaires?

— Non.

53. — Y a-t-il lieu d'interdire en matière de change les termes de grâce qui sont encore admis par la loi ou les usages dans certains pays?

— Oui, comme le fait l'art. 34 du projet d'Anvers.

54. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que, si le payement de la lettre n'est pas demandé à l'échéance, l'accepteur peut, après l'expiration du délai pour le protêt faute de payement, déposer la somme aux risques et frais du porteur, soit au tribunal, soit auprès de tout autre établissement ou autorité ayant qualité pour recevoir des dépôts, sans qu'une sommation au porteur soit nécessaire?

M. CHAUMAT (France). — Pareille disposition ne paraît pas nécessaire. L'accepteur d'une lettre de change est dans la situation de tout débiteur, qui, lorsque le terme est arrivé, a le droit de se libérer de sa dette. Il est vrai qu'il ne peut faire des offres réelles dans les conditions ordinaires, puisqu'il ne connaît pas son

créancier, qui est le porteur de la lettre. Mais il s'adressera au tribunal qui l'autorisera à se libérer d'après les règles à établir par les législations particulières. C'est là une question de procédure qui ne se rattache pas spécialement au droit de change.

M. Vauthier (Belgique). — Je crois, au contraire, que nous ne sommes pas en présence d'une simple question de procédure, mais qu'il s'agit d'établir un droit spécial pour l'accepteur et qu'il faut le faire dans la loi sur les lettres de change. Comme l'a dit M. Chaumat, l'accepteur ne peut faire des offres réelles, son créancier lui étant inconnu. Et, cependant, il a intérêt à ne pas rester pendant trente ans sous l'empire de l'engagement qu'il a contracté.

La législation française contient un décret spécial qui résout la question et permet à l'accepteur de se libérer en remplissant certaines formalités équivalentes à la consignation et aux offres réelles. C'est une disposition analogue qu'il faudrait insérer dans notre projet de loi.

— L'assemblée, adoptant cette opinion, répond affirmativement à la question 54.

55. — Y a-t-il lieu d'admettre comme équivalant au protêt d'autres actes qui en tiendraient lieu d'après la législation du pays où la lettre est payable?

— Oui; en conséquence l'art. 35 est maintenu.

56. — Y a-t-il lieu de préciser mieux que le fait l'art. 36 le jour auquel doit se faire le protêt?

(Art. 36. — Sauf disposition contraire dans la loi du pays où la lettre de change est payable, le protêt doit être fait le lendemain ou le surlendemain de l'échéance. — Les jours fériés légaux ne sont pas comptés dans ce délai.)

M. Brunard (Belgique). — La rédaction proposée par M. Norsa: « ... au plus tard le second jour ouvrable après l'échéance », me paraît plus claire; je propose à l'assemblée de s'y rallier.

M. le Président. — Bien que le texte de l'art. 36 ne paraisse pas ambigu, je demande à la Section si elle préfère la rédaction de M. Norsa.

— Cette rédaction est adoptée.

57. — Y a-t-il lieu de maintenir dans l'art. 36 les mots « sauf disposition contraire dans la loi du pays où la lettre de change est payable »?

M. le Président. — Il serait certes préférable de supprimer cette restriction, afin de rendre l'uniformité aussi complète que possible. Mais dans certains pays, notamment en France, il y a une

très forte opposition au délai de deux jours; on tient beaucoup à ce que le protêt soit toujours fait le lendemain de l'échéance. C'est ce qui a déterminé le Congrès d'Anvers à introduire dans l'art. 36 la restriction que M. Norsa propose de supprimer.

— La proposition de M. Norsa n'est pas adoptée; en conséquence, la restriction est maintenue.

58. — Y a-t-il lieu de rendre le protêt obligatoire vis-à-vis de l'accepteur?

— Non.

59. — Y a-t-il lieu d'obliger le porteur à faire protester contre le donneur d'aval?

— Non.

60. — Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi une disposition déclarant que le porteur n'est pas dispensé du protêt en cas de mort ou de faillite du tiré?

— Non, pareille disposition étant inutile.

61. — Y a-t-il lieu d'ajouter à la fin de l'art. 37 les mots: « à moins que la traite n'ait été créée *sans frais?* »

— La proposition n'est pas adoptée; l'assemblée décide de maintenir la disposition de l'art. 37 quant aux effets de la clause *sans frais;* mais, en même temps, par 18 voix contre 15, elle adopte une proposition de M. Vauthier (Belgique), aux termes de laquelle le tireur seul a le droit d'insérer la clause *sans protêt* ou *sans frais;* l'art. 37 devra donc être modifié en ce sens.

62. — Y a-t-il lieu d'exiger que la clause *sans frais*, insérée dans la lettre par le tireur, soit mentionnée dans le corps même de la lettre ou tout au moins qu'elle soit paraphée?

— Oui.

62*bis*. — Y a-t-il lieu d'imposer à celui qui fait protester une lettre de change, l'obligation d'en informer le tireur par lettre recommandée endéans les trois jours?

M. Peemans (Belgique). — Au nom des commerçants que j'ai l'honneur de représenter au Congrès, je demande vivement l'adoption de cette disposition qui a dejà été réclamée par plusieurs Chambres de commerce. En pratique, elle serait d'une grande utilité. Il arrive souvent que, même après un premier protêt, le tireur fait une nouvelle fourniture au tiré, parce que le protêt n'a pas encore été porté à sa connaissance; ce qui ne se produirait pas si le porteur qui a fait protester la traite était tenu d'en informer immédiatement le tireur.

MM. LEVEL et DE REGNY (France) combattent la proposition, notamment parce qu'elle manque de sanction.

M. LE PRÉSIDENT. — La Banque Nationale de Belgique s'est beaucoup occupée de cette question. Il y a un grave danger à ne prescrire qu'une information par simple lettre, car l'avis peut ne pas arriver à destination et, dans ce cas, le tireur fera, sans la moindre défiance, de nouvelles fournitures au tiré, puisque l'absence de tout avis contraire doit lui faire croire que la traite a été payée.

M. WURTH (Luxembourg). — Au lieu de la règle énoncée dans la question 62*bis*, je propose d'adopter la disposition de l'art. 45 de la loi allemande, ainsi conçu : « Le porteur d'une lettre de change protestée faute de payement est tenu d'en informer par écrit son endosseur immédiat, dans les deux jours du protêt ; il suffit que la lettre d'avis soit remise à la poste dans ce délai.

» Tout endosseur qui a reçu avis du protêt est tenu d'en informer à son tour son cédant immédiat dans les deux jours à partir de la réception de l'avis.

» Le porteur ou l'endosseur qui néglige de donner avis, ou qui ne le donne pas à son cédant immédiat, est tenu de tous dommages-intérêts à l'égard de tous les endosseurs ou de ceux qui n'ont pas été régulièrement informés. Il est également déchu du droit de réclamer à ces personnes le remboursement des intérêts et des frais, de façon que son droit est limité à la somme énoncée dans la lettre ».

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix la question générale de savoir s'il faut imposer au porteur l'obligation de porter sans retard le protêt à la connaissance de ses garants ?

— L'assemblée répond négativement.

63. — Y a-t-il lieu de distinguer dans la loi entre le cas où l'intervention est celle d'une ou plusieurs personnes indiquées comme *besoin* et celui où l'intervenant est un tiers ?

— Après un échange d'observations entre différents membres, la Section décide qu'en cas d'égalité le *besoin* est préféré au tiers intervenant.

64. — Y a-t-il lieu d'admettre le recours du porteur contre les endosseurs et le tireur dans le cas où il y a acceptation par intervention ?

— Oui. (Voir les solutions données aux questions 20 et 50.)

65. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que, si l'accepteur par interven-

tion a omis dans son acceptation d'indiquer pour le compte de qui il accepte, il est réputé être intervenu pour le tireur ?

— Oui.

66. — Y a-t-il lieu d'autoriser l'acceptation partielle par intervention ?

— Oui.

67. — Y a-t-il lieu de compléter les dispositions des art. 43 et 44 ?

— Oui, comme il est dit sous la question 63.

68. — Y a-t-il lieu, dans l'hypothèse prévue par le dernier paragraphe de l'art. 44, de ne pas créer de préférence pour le tiré, et de donner la préférence à l'intervenant qui se présente le premier ?

M. Barclay (Angleterre). — Je propose de supprimer ce paragraphe, ainsi conçu : « Si le tiré qui n'a pas accepté consent à payer la lettre pour quelqu'un des intéressés, il est préféré à tous ceux qui offrent d'intervenir pour la même personne ». Cette disposition n'aurait de raison d'être que si l'on avait maintenu la théorie de la provision ; dans le système que nous avons admis, elle ne se justifie pas, le tiré non-accepteur étant un simple tiers.

— La suppression du § 4 de l'art. 44 est adoptée.

69. — Y a-t-il lieu de substituer dans l'art. 45 aux mots : « sont tenus à la garantie solidaire, » les mots : « sont obligés solidairement », et de supprimer à l'art. 47 les mots « en garantie » ?

— Supprimée, comme étant une simple question de rédaction.

70. — Ne faut-il pas faire courir les intérêts à partir de l'échéance, plutôt que du premier jour utile pour le protêt ?

— La Section adopte la première solution ; l'art. 45 sera modifié en conséquence.

71. — Y a-t-il lieu de préciser les frais légitimes ?

— Non.

72. — Y a-t-il lieu de supprimer les §§ 2 et 3 de l'art. 46, ainsi conçu : « Le tiré qui a payé ou accepté une lettre de change fausse peut exiger du porteur et de chaque endosseur l'indication de son cédant et la preuve de la vérité de sa signature.

Le porteur qui découvre la fausseté de la lettre a le même droit ».

— Non.

73. — Y a-t-il lieu de substituer à l'art. 48, qui renvoie à la législation de chaque pays, des règles précises et uniformes ?

— Non, parce qu'il s'agit d'une question de procédure.

74. — Faut-il préciser les cas de force majeure dont parle l'art. 49?

M. le Président. — La Commission a discuté cette question dans la séance qu'elle a tenue ce matin. Trois opinions se sont trouvées en présence. Les délégués allemands ont demandé la suppression de toute disposition concernant la force majeure. L'opinion contraire tend au maintien de l'art. 49, qui consacre l'exception fondée sur la force majeure, en laissant aux tribunaux le pouvoir d'appréciation. Enfin, il y a un système intermédiaire, emprunté à la législation espagnole et n'admettant que les cas de force majeure constatés par un acte officiel du gouvernement; voici dans quels termes il a été proposé par M. Oliver y Esteller : « Les délais fixés par la présente loi peuvent être prolongés en cas de force majeure, pourvu que cette force majeure résulte de causes générales ou locales, constatées par une déclaration officielle de chaque Etat, telles que guerres civiles ou internationales, révolutions, épidémies, inondations ».

— Après un court échange d'explications, la Section maintient l'art. 49 du projet d'Anvers.

75. — Ne faut-il pas indiquer d'autres causes de déchéance que celles prévues par l'art. 49, telles que le défaut de notification du protêt, le défaut de présentation au *besoin*, etc?

(Art. 49. — Sauf le cas de force majeure, après l'expiration des délais prescrits :

Pour la présentation de la lettre de change à vue ou à un certain temps de vue;

Pour le protêt faute de payement;

Pour l'exercice de l'action en garantie;

Le porteur de la lettre de change est déchu de tous ses droits contre les endosseurs.

Les endosseurs sont également déchus, après les mêmes délais, de toute action en garantie contre leurs cédants, chacun en ce qui le concerne).

— L'article est maintenu, sous la restriction qu'il sera mis en harmonie avec ce qui a été décidé quant à l'action en garantie et à l'exercice de cette action.

76. — Est-il nécessaire d'inscrire dans la loi que le protêt n'est pas nécessaire pour la conservation des droits du porteur contre l'accepteur?

— Non, la mention étant inutile.

77. — Ne faut-il pas, tout au moins pour la conservation des droits du porteur contre l'accepteur, exiger le protêt quand la lettre de change est *domiciliée*?

— Non.

78. — Y a-t-il lieu de donner au porteur déchu une action contre le tiré non-accepteur qui s'enrichirait par suite du non-payement?

— Non, le droit commun étant suffisant.

79. — Y a-t-il lieu de maintenir la disposition de l'art. 50*a*?

(ART. 50*a*. — Indépendamment des formalités prescrites pour l'exercice de l'action en garantie, le porteur d'une lettre de change protestée faute de payement peut, en obtenant la permission du président du tribunal de commerce, saisir conservatoirement les effets mobiliers des tireurs, accepteurs et endosseurs).

— Non; l'article est supprimé comme étant étranger au droit de change.

80. —Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que quiconque souscrit une lettre de change en qualité de mandataire, sans avoir de mandat, est tenu personnellement, comme l'aurait été le prétendu mandant si le mandat eût été réel?

— Non; c'est une question de droit commun.

81. — Y a-t-il lieu de déroger aux règles ordinaires de la compétence en ce qui concerne l'action récursoire?

— Non.

M. CARATHÉODORY-EFFENDI (Turquie). — Je désire présenter ici quelques observations concernant les art. 1er et 2, à la discussion desquels je n'ai pu assister.

L'art. 2 porte : « L'étranger incapable de s'obliger par lettre de change ou par billet à ordre, en vertu de la loi de son pays, mais capable d'après la loi du pays où il appose sa signature sur la lettre de change ou sur le billet à ordre, ne peut invoquer son incapacité pour se soustraire à ses obligations ». Cette disposition est excellente, mais il sera souvent difficile d'en obtenir l'application. Ainsi, je suppose qu'un sujet ottoman souscrive une lettre de change en pays étranger. Si une contestation se produit relativement à sa capacité et qu'elle soit portée devant un tribunal étranger, celui-ci jugera sans aucune hésitation d'après la règle de l'art. 2. Mais, si le procès est intenté devant la justice ottomane, peut-on croire que celle-ci détermine la capacité du signataire d'après d'autres règles que celles de la législation ottomane?

M. LE PRÉSIDENT. — Évidemment non, aussi longtemps que le législateur ottoman n'aura pas accepté la disposition de l'art. 2 de notre projet de loi. Cette disposition a d'ailleurs pour but d'amener tous les gouvernements à supprimer les incapacités spéciales en matière de lettres de change.

82. — Y a-t-il lieu de substituer à l'art. 51 du proje de loi la disposition que voici :

« Le propriétaire d'une lettre de change perdue peut demander devant le tribunal du lieu où la lettre est payable l'annulation de la lettre contre tous les signataires, exiger le payement en fournissant caution, ou bien demander le dépôt judiciaire du montant de la lette de change, en observant les dispositions de la présente loi ? »

83. — Convient-il que, pour les formalités à remplir en cas de perte de la lettre de change, la loi se borne à renvoyer à la loi du lieu où le payement doit être fait?

— Ces deux questions ont été résoles plus haut (V. p. 501.)

84. — Y a-t-il lieu de préciser d'une façon plus complète que ne le fait l'art. 54 le point de départ de la prescription?

(Art. 54. — Toutes actions relatives aux lettres de change se prescrivent par cinq ans, à compter du dernier jour utile pour le protêt ou du jour de la dernière poursuite judiciaire, s'il n'y a eu condamnation ou si la dette n'a été reconnue par acte séparé.

Néanmoins, les débiteurs prétendus seront tenus, s'ils en sont requis, d'affirmer sous serment qu'ils ne sont plus redevables, et leurs veuves, héritiers ou ayants cause, qu'ils estiment de bonne foi qu'il n'est plus rien dû.

La prescription, en ce qui concerne les lettres à vue ou à un certain délai de vue dont l'échéance n'a pas été fixée par la présentation, commence à partir de l'expiration du délai fixé par l'art. 13 pour la présentation au tiré).

— Non.

85. — N'y a-t-il pas lieu de fixer le point de départ de la prescription de l'action qui peut appartenir à un endosseur contre les endosseurs qui le précèdent et contre le tireur?

— Oui. La Section adopte, sous réserve de rédaction, la règle suivante proposée par M. Norsa : « Le recours de l'endosseur contre le tireur et les autres endosseurs court du jour où il a payé, ou, en cas de poursuite judiciaire, du jour de la signification qui lui a été faite de la citation en justice ».

86. — Y a-t-il lieu de substituer au délai uniforme de 5 ans le terme de 3 ans à l'égard de l'accepteur, et d'un an à l'égard des endosseurs et du tireur ?

M. Vauthier (Belgique). — Le délai de 5 ans a été établi à une époque où les communications étaient bien plus difficiles qu'aujourd'hui. Il serait donc naturel d'abréger ce délai. La question, il est vrai, n'a pas une grande importance; ce qui importe, c'est que le même délai existe dans tous les pays.

MM. Chaumat et Renaudin demandent le maintien du délai de 5 ans.

M. Mecke (Allemagne) propose d'adopter uniformément le délai de 3 ans.

— La Section, par assis et levé, maintient le délai de 5 ans.

La séance est levée à 4 heures.

SÉANCE DU 6 OCTOBRE 1888

Présidence de M. Eudore Pirmez.

La séance est ouverte à 10 heures. — MM. Dejace et Dubois remplissent les fonctions de secrétaires.

87. — Y a-t-il lieu de maintenir la disposition de l'art. 54, § 2, imposant le serment aux prétendus débiteurs?

M. Speiser (Suisse). — Je demande la suppression de cette disposition qui devient impossible dans les pays, comme la Suisse, par exemple, où le serment n'existe plus en matière civile.

M. Mecke (Allemagne). — Je suis également d'avis de supprimer le § 2 de l'art. 54. Cette disposition est de nature à favoriser la chicane. La prescription de 5 ans, que nous avons admise, ne peut d'aileurs être rangée parmi les courtes prescriptions auxquelles s'applique l'art. 2275 du code Napoléon.

M. le Président. — La question ne me paraît pas se rattacher intimement au droit de change. Ne pourrait-on pas en abandonner la solution aux législations particulières?

M. De Mot (Belgique). — L'observation de M. le président est parfaitement juste. La question du serment n'a pas d'intérêt au point de vue d'une législation uniforme. D'autre part, le maintien, de même que la suppression du serment dans notre projet de loi, serait de nature à bouleverser plusieurs législations nationales.

— La Section adopte cette manière de voir; en conséquence, la disposition relative au serment est supprimée, comme étant étrangère au projet de loi uniforme.

88. — Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi que l'interruption de la prescription n'a d'effet qu'à l'égard du débiteur vis-à-vis duquel l'acte interruptif a été posé?

— Non.

89. — Ne faut-il pas, dans l'art. 54, § 3, distinguer entre les lettres à vue et les lettres à un certain délai de vue ?

(Art. 54, § 3. La prescription, en ce qui concerne les lettres à vue ou à un certain délai de vue dont l'échéance n'a pas été fixée par la présentation, commence à partir de l'expiration du délai fixé par l'art. 13 pour la présentation).

— La Section décide qu'il faut distinguer dans le sens indiqué par la Délégation du Gouvernement italien, c'est-à-dire que le délai de vue doit être ajouté au délai de 4 (ou 8) mois et que la prescription ne court qu'après l'expiration de ces deux termes.

89*a* (84*b* du supplément au questionnaire). — N'y a-t-il pas lieu d'insérer dans la loi qu'en matière de lettres de change la prescription court contre les mineurs et tous autres incapables ?

— Cette proposition, faite par M. de Regny (France) est adoptée.

90. — Y a-t-il lieu de permettre le cumul des rechanges ?

M. le Président. — Il me semble qu'il s'agit ici d'un corollaire de la question des frais légitimes : les rechanges doivent pouvoir être cumulés pour autant qu'ils sont justifiés.

— La question est résolue en ce sens.

91. — Y a-t-il lieu de subordonner le payement de la retraite à la condition qu'elle soit accompagnée de la remise de la lettre, du protêt et d'un compte de retour acquitté ?

92. — Y a-t-il lieu de préciser ce que peut comprendre le compte de retour ?

93. — Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que tout endosseur qui a payé la lettre de change a le droit de biffer son endossement et ceux de ses successeurs ?

— Ces trois questions sont considérées comme inutiles.

94. — N'y a-t-il pas lieu de donner à l'art. 55 une définition du billet comme l'art. 3 donne une définition de la lettre de change et de dire : « Le billet est une promesse de payer qui doit contenir... » ?

— La Section estime que pareille définition est inutile en présence de la règle générale de l'art. 56. Sur la proposition de M. Daguin (France), la rédaction de cet article est modifiée comme suit : « Toutes les dispositions concernant la lettre de change sont applicables au billet à ordre et au billet au porteur, à l'exception de celles qui sont exclues par la nature même de ces billets. »

95. — Y a-t-il lieu d'admettre la validité des billets au porteur ?

— Oui (V. p. 450 et 502).

96. — N'y a-t-il pas lieu de distinguer nettement dans la loi entre les chèques et les lettres de change et billets à ordre à vue? A quel criterium faut-il s'attacher?

—Il est nécessaire que les chèques ne soient pas confondus avec les lettres de change à vue. Les règles d'après lesquelles la distinction doit être faite ont été arrêtées antérieurement (V. p. 496).

97. — N'y a-t-il pas lieu de ne permettre la création de chèques que sur un banquier, une banque ou un établissement de crédit?

— Cette restriction n'est pas inscrite dans le projet de loi; seulement il ne la prohibe pas, de sorte qu'elle pourra subsister ou être introduite dans les pays qui adopteront le projet-type (V. p. 496).

98. — Ne faut-il pas exiger, à peine de nullité, que le chèque soit daté?

— Même solution que pour la question 6.

99. — Faut-il suppléer par une présomption légale au défaut de mention du lieu de la création du chèque?

100. — Ne faut-il pas exprimer plus clairement que ne le fait l'art. 57 la déchéance du porteur?

— Questions jugées inutiles.

101. — Faut-il qu'une disposition spéciale de la loi menace de dommages-intérêts le tireur qui n'a pas de fonds disponibles au moment du payement?

— Non; le droit commun suffit à cet égard.

102. — Convient il que le projet contienne une disposition analogue à celle des lois anglaise et espagnole en ce qui concerne le chèque *crossed* ou barré?

— Oui (V. p. 496).

M. LE PRÉSIDENT. — Différents vœux avaient été exprimés au Congrès d'Anvers ; ils avaient pour objet de provoquer :

1° Une entente entre les Gouvernements des différents pays à l'effet d'unifier et de simplifier l'impôt du timbre sur les effets de commerce ;

2° L'adoption générale du principe que le défaut ou l'insuffisance du timbre n'entraîne jamais la nullité des effets de commerce;

3° L'application générale du service postal à l'acceptation et à l'encaissement des effets ;

4° La réduction dans la mesure du possible des frais de protêt.

La Section est-elle d'avis de renouveler ces vœux, en y insistant?

— Oui (*de toutes parts*).

M. de Regny (France). — Messieurs, j'ai l'honneur de vous proposer d'émettre un cinquième vœu, en décidant qu'il serait utile et opportun d'introduire une législation uniforme concernant les titres au porteur volés, détruits ou perdus.

— Adopté.

M. le Président. — Messieurs, arrivés au terme de notre tâche, ne devons-nous pas résumer dans une résolution générale l'ensemble de nos délibérations ? Certes, toutes les solutions que nous avons adoptées n'ont pas été votées à l'unanimité; personne ne pouvait d'ailleurs s'attendre à un tel résultat. Mais l'accord s'est fait sur les points fondamentaux, et les divergences qui se sont manifestées sur certaines questions secondaires ne sont évidemment pas des obstacles à l'adoption d'une loi uniforme. Aussi me paraît-il que la déclaration suivante, que je vous propose de ratifier, indique bien le résultat de nos travaux : « La Section de la lettre de change, en clôturant ses travaux, déclare qu'il n'est aucun des points débattus qui s'oppose à l'adoption d'une législation uniforme sur la lettre de change ».

— *Adhésion générale.*

M. le Président. — Messieurs, avant de nous séparer, il me reste un devoir à remplir; je dois vous remercier d'avoir bien voulu participer à l'œuvre entreprise par le Gouvernement belge. Vous avez apporté non seulement le concours de vos lumières, mais encore, ce qui est tout aussi important, le concours de votre bonne volonté et le désir ardent d'arriver à une entente commune. Ce désir s'est réalisé.

Messieurs, nous avons fait ensemble deux traversées. Il y a trois ans, nous étions arrivés en face du port, mais nous nous trouvions en quelque sorte dans la situation de Moïse, apercevant la terre promise et ne pouvant y entrer. Aujourd'hui, au contraire, nous sommes parvenus au but vers lequel nous tendions ; notre seconde traversée s'est accomplie dans les conditions les plus heureuses: nous avons eu bonne mer et bon vent. Si la Section de la Lettre de change avait un orchestre à sa disposition, je vous proposerais de faire exécuter la belle ouverture de Mendelsohn . *Mer calme et traversée heureuse.*

Dans les traversées de mer, où l'on est circonscrit sur un petit espace, on fait vite connaissance et on se lie facilement d'amitié. Renfermés dans le cercle du travail qui nous était imposé, nous

n'avons cessé d'avoir de bonnes et étroites relations. Nous sentions bien de temps à autre un peu de roulis, un peu de tangage ; mais nous n'avons essuyé aucune tempête. Parfois un point noir surgissait à l'horizon, mais toujours s'est élevée une petite brise qui l'a dissipé complètement, et nous pouvions alors constater que ce point inquiétant était précisément l'endroit du ciel le plus clair et le plus pur ; tel a été notamment le cas pour la fameuse question de la provision.

Aussi, Messieurs, en vous quittant et en vous serrant la main, je me dis que, si j'avais encore à prendre place sur le navire de la lettre de change, vous seriez les compagnons avec lesquels je voudrais faire cette nouvelle traversée. (*Applaudissements*).

Je remercie spécialement tous ceux qui, avant cette session, nous ont fait parvenir leurs travaux, si utiles, sur la matière des lettres de change.

Laissez-moi aussi, Messieurs, adresser des remercîments particuliers à nos deux honorables secrétaires, MM. Nyssens et Dubois, pour l'infatigable activité qu'ils ont déployée (*Applaudissements*). Je leur adresse ces remercîments en votre nom à tous, mais j'ai des raisons personnelles de leur être reconnaissant. Car, c'est grâce à eux qu'il m'a été possible de diriger vos travaux et que je ne me suis pas trouvé dans la nécessité de renoncer à l'honneur de présider cette assemblée. L'état de ma vue ne me permettait pas de lire les nombreux documents qui étaient parvenus à la Commission d'organisation et que nous avions à dépouiller ; MM. Nyssens et Dubois m'ont prêté leurs jeunes yeux, si clairvoyants, et je crois que j'ai mieux vu par leurs yeux que je n'aurais pu voir par les miens propres. Encore une fois, je les en remercie de tout cœur (*Applaudissements*).

M. Coosemans (Belgique). — Messieurs, le Congrès vient de clore heureusement ses travaux; notre mission est terminée. Qu'il me soit permis d'accomplir, au nom de l'assemblée, un devoir de reconnaissance envers notre éminent Président. J'irai certainement au-devant de vos sentiments, Messieurs, en vous proprosant de voter des remercîments chaleureux à l'honorable M. Pirmez pour l'amabilité et le tact dont il a fait preuve dans l'accomplissement de ses délicates fonctions. (*Applaudissements prolongés*).

Dans la séance d'ouverture du Congrès, l'honorable Baron Lambermont disait qu'on ne songeait pas à demander une provi-

sion aux membres du bureau au moment où ils entraient en fonctions ; c'est que nous étions intimement convaincus qu'ils ne laisseraient pas protester leurs signatures; nous n'avons pas même eu besoin de leur demander un aval. (*Nouveaux applaudissements*).

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, je suis très sensible à vos marques d'approbation et je vous remercie vivement.

Je déclare clos les travaux de la Section de la Lettre de change. Des propositions relatives à la marche ultérieure de l'œuvre que nous avons entreprise seront présentées par M. le Baron Lambermont dans la réunion plénière qui sera tenue cet après-midi.

— La séance est levée à midi.

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR LE CONGRÈS

RÉSOLUTION GÉNÉRALE

La Section de la Lettre de change déclare qu'elle a voulu limiter le projet de loi qu'elle adopte à ce qui relève du droit de change.

Elle a écarté, en conséquence, ce qui concerne :

1° La provision ;

2° Le droit de tirer des lettres de change ;

3° Les garanties réelles données pour sûreté de la lettre ;

4° L'aval par acte séparé.

Il n'est rien préjugé sur ce qui peut être fait dans les divers pays sur les points qui sont en dehors du droit de change.

Il appartient aux législations particulières de déterminer s'il convient d'affecter la provision, quand elle existe, à payer de préférence la lettre à laquelle elle est afférente, — de dire quelles dettes peuvent être recouvrées par lettre de change, — de régler le gage et l'hypothèque dans leurs rapports avec la lettre de change. — de fixer le caractère et les effets de l'aval par acte séparé, en l'assimilant ou non à l'aval inscrit sur la lettre.

Le droit de change comprend exclusivement ce qui dérive de l'écrit qui est l'essence de la lettre de change.

RÉSOLUTIONS SPÉCIALES

D'APRÈS LE QUESTIONNAIRE DE LA COMMISSION D'ORGANISATION

TITRE PREMIER

De la lettre de change et du billet à ordre.

SECTION Ire. — DE LA CAPACITÉ.

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers*) (1).

ARTICLE PREMIER. — Est capable de s'obliger par lettre de change ou par

(1) La Section de la lettre de change, ayant pris pour base de ses discussions le projet adopté au Congrès d'Anvers, nous reproduisons le texte de ce projet, en insérant après chaque paragraphe les résolutions nouvelles qui s'y rattachent (*Note des secrétaires*).

billet à ordre quiconque est capable de s'obliger civilement ou commercialement.

Art. 2. — L'étranger incapable de s'obliger par lettre de change ou par billet à ordre, en vertu de la loi de son pays, mais capable d'après la loi du pays où il appose sa signature sur la lettre de change ou sur le billet à ordre, ne peut invoquer son incapacité pour se soustraire à ses obligations.

(Questions résolues.)

1. Y a-t-il lieu d'énoncer d'une façon générale la règle que les obligations résultant des lettres de change sont indépendantes et personnelles?

— *Oui, p.* 501.

2. Y a-t-lieu d'écrire dans la loi que le débiteur par lettre de change ou par billet à ordre est obligé sur tous ses biens dans quelque lieu qu'ils soient situés?

— *Non, p.* 502.

SECTION II. — Des lettres de change.

§ 1er. — *De la nature de la lettre de change.*

(*Texte du projet adopté par le Congrès d'Anvers.*)

Art. 3. — La lettre de change est un ordre pur et simple, qui doit contenir :

1° L'indication de la somme à payer ;

2° Le nom de celui qui doit payer ;

3° L'indication qu'elle doit être payée à un tiers, ou qu'elle est à ordre ou au porteur ;

4° La signature de celui qui l'a créée.

Art. 4. — L'indication du nom de celui à qui la lettre de change doit être payée peut être laissée en blanc.

La lettre de change créée à l'ordre du tireur n'est parfaite que par l'acceptation ou l'endossement.

La dénomination de « lettre de change » vaut clause à ordre, à moins que le contraire ne soit indiqué.

Art. 5. — L'écrit dans lequel fait défaut une des conditions prescrites par les articles précédents, ne produit pas d'effets en vertu du droit de change.

Art. 6. — La lettre de change est datée ; elle indique l'époque et le lieu du payement.

Si une lettre de change n'est pas datée, c'est au porteur, en cas de contestation, à établir la date. Si elle n'indique pas l'époque du payement, elle est payable à vue. Si elle n'énonce pas le lieu, elle est payable au domicile du tiré.

Si une lettre de change est tirée à plusieurs exemplaires, elle doit l'indiquer, à peine de dommages-intérêts contre le tireur.

Art. 7. — Lorsque la somme à payer est écrite en toutes lettres et en chiffres, il faut, en cas de différence, s'en tenir à la somme écrite en toutes lettres.

(Questions résolues.)

3. Faut-il admettre que la lettre de change puisse être créée au porteur?

— *Oui, p.* 450 *et* 502.

4. Faut-il exiger comme condition de la lettre de change, c'est-à-dire à peine de nullité, la mention de « Lettre de change » ou d'une expression équivalente?

— *Non, p.* 444 *et* 451.

5. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi, après l'énumération des conditions de la lettre de change, cet article :

« Toute disposition à vue qui ne porte pas la dénomination de « Lettre de change » ou une expression équivalente, est assimilée au chèque, dont il est parlé au titre II. »

— *Non, p.* 496 *et* 497.

6. Faut-il exiger, à peine de nullité, la mention de la date dans la lettre de change?

— *Non. Le porteur d'une lettre de change non datée est censé avoir reçu mandat d'y inscrire la date, p.* 503.

7. Faut-il exiger, à peine de nullité, que la lettre indique l'époque du payement?

— *Non, p.* 503.

8. Y a-t-il lieu d'ajouter à l'article 7 du projet un paragraphe ainsi conçu :

« Si la somme est écrite plusieurs fois en toutes lettres, ou plusieurs fois en chiffres, en cas de différence on doit s'en tenir à la plus faible ? »

— *Non, p.* 503.

9. Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi que la stipulation d'intérêts insérée dans une lettre de change est réputée non écrite?

— *Non, p.* 503.

10. Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi que la lettre ne peut être payable par fractions et à plusieurs époques successives?

— *Non, p.* 503.

11. Faut-il que la loi statue qu'une croix ou une marque puisse valoir comme signature si elle est justifiée par un juge ou par un notaire?

— *Non, p.* 503.

12. Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi une disposition permettant au tireur qui a des maisons dans plusieurs places de tirer d'une maison sur l'autre?

— *Non, p.* 503.

13. Faut-il dire dans la loi qu'il n'est pas nécessaire que le lieu du payement soit différent du lieu de la création de la lettre?

— *Non, p.* 504.

14. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que le défaut ou l'insuffisance du timbre ne peut jamais entraîner la nullité?

— *Non, p.* 504.

§ 2. — *De la provision.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

SYSTÈME FRANCO-BELGE.

—

ART. 8. — La provision doit être faite par le tireur ou, si la lettre est créée pour le compte d'autrui, par le donneur d'ordre.

ART. 9. — Il y a provision quand, à l'échéance de la lettre de change, le tiré est, jusqu'à concurrence du montant de celle-ci, débiteur d'une valeur quelconque vis-à-vis du tireur ou du donneur d'ordre.

ART. 10. — Le porteur a, vis-à-vis des créanciers du tireur, un droit exclusif à la provision, qui existe entre les mains du tiré lors de l'exigibilité de la traite.

ART. 11. — Si plusieurs lettres de change ont été émises par le même tireur sur la même personne, et qu'il n'existe entre les mains du tiré qu'une provision insuffisante pour les acquitter toutes, elles sont payées de la manière suivante :

Les traites acceptées sont payées

SYSTÈME GERMANO-ITALIEN.

—

a) — Les rapports entre le tireur et le tiré se règlent par le droit commun.

b) — La lettre de change n'emporte ni cession, ni affectation privilégiée de ce que le tiré peut devoir au tireur.

c) — L'acceptation par le tiré le libère jusqu'à due concurrence envers le tireur.

par préférence à celles qui ne le sont point.

En cas de concours entre plusieurs traites non acceptées, elles sont payées au marc le franc.

(QUESTIONS RÉSOLUES.)

15. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi des dispositions concernant la provision et de poser en règle l'obligation pour le tireur de faire la provision ?

— *Non, p.* 459 *à* 478.

16. Y a-t-il lieu de donner au porteur un droit de préférence sur la provision vis-à-vis des créanciers du tireur?

— *Non, idib.*

17. Si l'on rejette en règle générale le droit exclusif du porteur sur la provision, ne faut-il pas néanmoins le lui accorder si le tireur a remis au tiré une somme équivalente à la valeur de la lettre avec affectation spéciale au payement de la lettre?

— *Non, ibid.*

§ 3. — *De l'acceptation.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

ART. 12. — Entre commerçants et pour dettes commerciales, le créancier a le droit, sauf convention contraire, de tirer sur son débiteur une lettre de change pour une somme qui n'excède pas le montant de la dette, et le tiré est tenu d'accepter.

ART. 13. — La présentation à l'acceptation n'est obligatoire que pour les lettres de change payables à un certain temps de vue.

Le porteur d'une lettre de change payable à un certain temps de vue doit, sous peine de perdre ses droits de recours, la présenter à l'acceptation dans le délai indiqué par la lettre ou, à défaut d'indication, dans les quatre mois de sa date si la lettre est tirée du même continent, et dans les huit mois si elle est tirée d'un autre continent.

ART. 14. — L'acceptation doit être écrite sur la lettre de change. La simple signature apposée par le tiré sur la lettre de change vaut acceptation.

ART. 15. — L'acceptation doit être donnée dans les vingt-quatre heures; elle ne peut être conditionnelle; mais elle peut être restreinte quant à la somme acceptée.

Le tiré peut, s'il ne s'est pas dessaisi du titre, biffer son acceptation aussi longtemps que le délai de vingt-quatre heures, qui lui est accordé ci-dessus, n'est pas expiré.

ART. 16. — Quand la lettre de change est payable dans un lieu autre que

le domicile du tiré, celui-ci doit, à défaut d'indication de la lettre indiquer le lieu où le payement doit être fait.

ART. 17. — Le refus d'acceptation est constaté au domicile du tiré par un acte que l'on nomme *protêt faute d'acceptation.*

ART. 18. — Sur la notification du protêt faute d'acceptation, les endosseurs et le tireur sont respectivement tenus de donner une caution pour assurer le payement de la lettre de change à son échéance, ou d'en effectuer le remboursement avec les frais de protêt et autres frais légitimes.

Il en est de même du donneur d'aval.

Cette caution est solidaire, mais ne garantit que les engagements de celui qui l'a fournie.

(QUESTIONS RÉSOLUES.)

18. Y a-t-il lieu de maintenir la disposition de l'article 12 établissant pour le tiré commerçant et débiteur d'une dette commerciale l'obligation d'accepter la lettre de change ?

— *Non, p.* 482.

19. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que le porteur de la lettre de change a le droit d'en demander à tout moment l'acceptation et que toute clause contraire est nulle?

— *Oui, p.* 505.

20. Dans le cas où la loi impose l'obligation de présenter la lettre à l'acceptation, ne faut-il pas imposer l'obligation de la présenter au *recommandataire* ou *besoin ?*

— *Oui, mais seulement dans le cas où le besoin est domicilé au lieu où la lettre est payable, p.* 505.

21. Ne convient-il pas, à l'art. 13, §§ 1 et 2, d'ajouter aux mots « présentation à l'acceptation » les mots « ou au *visa ?* »

— *Oui, p.* 505.

22. Y a-t-il lieu d'augmenter les délais de 4 et de 8 mois pour la présentation ?

— *Non, p.* 505.

23. Lorsque la lettre est payable à un certain délai de vue, ne faut-il pas que la loi impose l'obligation de dater l'acceptation ou le visa ?

— *Oui, p.* 506.

24. Faut-il inscrire dans la loi que l'acceptation ne peut être donnée par acte séparé?

— *Oui, p.* 491.

25. Y a-t-il lieu de modifier l'art. 14 en ce sens que la simple

signature du tiré ne vaut acceptation que dans le cas où elle est apposée au *recto ?*

— *Oui, p.* 506.

26. Y a-t-il lieu de permettre au tiré de biffer sa signature tant que la lettre est laissée entre ses mains ?

— *Oui, à moins qu'il ne détienne la lettre que comme mandataire ou dépositaire, p.* 482 *et* 495.

27. Convient-il d'inscrire dans la loi que pour le cas où, dans l'hypothèse de l'article 16, le tiré n'aurait pas indiqué le lieu où le payement doit être fait, il est censé s'engager à payer lui-même ?

— *Non, p.* 506.

28. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi une disposition précisant l'effet de l'acceptation et notamment statuant que l'accepteur est tenu au payement de la lettre lors même que le tireur a failli à son insu avant l'acceptation ?

— *Non, p.* 506.

29. N'y a-t-il pas lieu de substituer à la notification du protêt faute d'acceptation dont parle l'art. 18, § 1, un simple avis donné aux garants par lettre recommandée ?

— *Non, p.* 506 *et* 507.

30. N'y a-t-il pas lieu de substituer à la caution et au payement dont parle l'art. 18, § 1 la consignation de la somme ?

— *Non, p.* 507.

31. Y a-t-il lieu d'admettre que le refus d'acceptation fait perdre le bénéfice du terme et rend exigible, sous déduction de l'escompte, toutes les obligations résultant de la lettre de change?

— *Oui, p.* 498.

32. Y a-t-il lieu, en cas de refus d'acceptation, d'accorder, non seulement au porteur, mais à tout endosseur qui n'aurait pas été lui-même poursuivi en garantie, le droit de recours établi par l'article 18?

— *Oui, avec la restriction que l'endosseur qui exerce le recours, doit être détenteur de la lettre, p.* 507.

§ 4. — *De l'endossement.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

Art. 19. — La simple signature du porteur, mise au dos de la lettre de change, de la copie ou de l'allonge de la lettre, vaut endossement.

Art. 20. — L'endossement transmet la propriété de la lettre de change, avec toutes les garanties réelles et personnelles qui y sont attachées.

Art. 21. — Si l'endossement est postérieur à l'échéance, le tiré pourra opposer au cessionnaire les exceptions qui lui compétaient contre le propriétaire de la lettre au moment où elle est échue.

Art. 22. — Si la lettre a été endossée au profit du tireur, d'un endosseur antérieur ou même de l'accepteur et si elle a été de nouveau endossée par eux avant l'échéance, tous les endosseurs restent néanmoins tenus vis-à-vis du porteur.

Art. 23. — L'endossement est daté; s'il n'est pas daté, c'est au porteur, en cas de constestation, à établir la date.

Art. 24. — Les mentions restrictives qu'un endosseur ajoute à l'endossement lient tous les endosseurs ultérieurs.

33. Y a-t-il lieu d'insérer, dans le paragraphe de l'endossement, une définition de l'endossement ordinaire, indiquant les mentions qu'il contient?

— *Non, p.* 507.

34. Faut-il, dans le cas où la lettre est créée à l'ordre du tireur lui-même, exiger que le premier endossement indique le nom du cessionnaire?

— *Non, p.* 507.

35. Faut-il inscrire dans la loi que pour l'acquisition des gages, privilèges et hypothèques attachés à la lettre de change, il faut observer les conditions prescrites par la loi de la situation des biens?

— *Non, p.* 499.

36. Faut-il inscrire dans la loi que, dans le cas de l'article 21, le tireur et les endosseurs peuvent opposer au porteur de la lettre les exceptions qui lui appartenaient contre celui qui était propriétaire de la lettre au moment de l'échéance ?

— *Non; l'article* 21 *est supprimé, p.* 509.

37. Lorsque l'endossement n'est pas daté, faut-il imposer la preuve de la date au porteur; ou bien faut-il lui permettre de remplir la date, la preuve contraire étant réservée ?

— *Non. Le porteur est présumé avoir reçu mandat de remplir la date, p.* 508 *et* 509.

38. Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi des dispositions interprétant l'endossement *pour procuration, pour encaissement, pour garantie ?*

— *Non, p.* 509.

39. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi une disposition autorisant l'endossement avec la clause *sans garantie ?*

— *Non, p.* 509.

40. Faut-il mentionner dans la loi la faculté qui appartient au porteur d'une lettre endossée en blanc de la remplir ou non?

— *Non, p.* 509.

§ 5. — *De l'aval.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

Art. 25. — Le payement d'une lettre de change, indépendamment de l'acceptation et de l'endossement, peut être garanti par aval.

Le donneur d'aval est tenu solidairement; sauf convention contraire, il assume toutes les obligations de la personne pour laquelle il s'engage.

Art. 26. — L'aval est écrit sur la lettre de change ou donné par acte séparé.

Art. 27. — La simple signature apposée par un tiers sur le recto de la lettre de change vaut aval.

(Questions résolues.)

41. Y a-t-il lieu de supprimer, à l'art. 25, § 1, les mots « indépendamment de l'acceptation et de l'endossement »?

— *Oui. La rédaction de ce paragraphe sera modifiée comme il est dit à la page* 509.

42. Y a-t-il lieu de supprimer, à l'art. 25, § 2, les mots « sauf convention contraire »?

— *Question de rédaction, p.* 510.

43. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que l'aval donné par acte séparé ne produit pas d'effets en vertu du droit de change?

— *Oui, p.* 510 *à* 513.

44. Y a-t-il lieu de poser la règle que le donneur d'aval est obligé même en cas de nullité de l'engagement de celui pour qui l'aval est donné?

— *Inutile, p.* 513.

45. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que, s'il n'est pas indiqué pour quelle personne l'aval a été donné, il est censé donné pour l'accepteur ou, si la lettre n'a pas encore été acceptée, pour le tireur?

— *Oui, p.* 509.

46. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que le donneur d'aval qui

paie la lettre de change échue est subrogé dans les droits du porteur envers la personne pour laquelle l'aval a été donné et envers les obligés antérieurs ?

— *Inutile*, *p.* 513.

§ 6. — *De l'échéance et du payement.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

Art. 28. — Le porteur d'une lettre de change doit la présenter au payement le jour de l'échéance. Si ce jour est un jour férié légal, la présentation doit être faite le jour non férié qui précède.

Quand la lettre est payable à vue, elle doit, à défaut d'indication spéciale, être présentée au tiré dans les six mois de sa date.

Si la lettre de change contient l'indication d'un besoin, elle ne doit lui être présentée que s'il est domicilié au même lieu que le tiré.

Art. 29. — La lettre de change doit être payée dans la monnaie qu'elle indique.

S'il s'agit d'une monnaie étrangère, le payement peut être fait en monnaie nationale au cours moyen du change à vue de la veille de l'échéance, coté sur la place la plus rapprochée du payement, à moins, cependant, que le tireur n'ait prescrit formellement le payement en monnaie étrangère.

Art. 30. — Le porteur de la lettre de change ne peut pas refuser un payement partiel, lors même que l'acceptation a eu lieu pour le tout.

Art. 31. — Le porteur d'une lettre de change ne peut être contraint d'en recevoir le payement avant l'échéance.

Celui qui paie une lettre de change avant son échéance est responsable de la validité du payement.

Art. 32. — Celui qui paie une lettre de change à son échéance et sans opposition est présumé valablement libéré.

Il n'est admis d'opposition au payement qu'en cas de perte de la lettre de change, de la faillite du porteur ou de son incapacité de recevoir.

Art. 32*a*. — Le débiteur payant tout le montant de la lettre de change a le droit d'exiger que le porteur lui remette la lettre acquittée.

Si le débiteur fait un payement partiel, il peut seulement exiger que ce payement soit mentionné sur la lettre de change et qu'on lui en donne quittance sur une copie de la lettre.

Art. 33. — Si une lettre de change a été tirée à plusieurs exemplaires, le tiré ne se libère envers le porteur qu'en payant sur la traite qu'il a acceptée.

S'il n'y a pas eu d'acceptation, le tiré opère sa libération en payant sur le premier exemplaire qui lui est régulièrement présenté.

Art. 34. — Les juges ne peuvent accorder un délai pour le payement d'une lettre de change.

(Questions résolues.)

47. Faut-il, pour le cas où la lettre est payable à vue, fixer

un délai uniforme de six mois pour la présentation, ou convient-il de porter ce délai à un an si la lettre est tirée d'un pays éloigné?

— *Non : quatre mois, si la lettre est tirée du même continent, et huit mois, si elle est tirée d'un autre continent, p.* 513.

47*a*. Y a-t-il lieu d'ajouter, dans l'article 29, les mots : « ou du payement » après les mots : « la veille de l'échéance »?

— *Oui, p.* 514.

48. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi la disposition suivante : « Si une lettre porte qu'elle est payable à un certain délai de date, et que cette date a été omise, ou si l'acceptation d'une lettre de change tirée à un certain délai de vue n'est pas datée, chaque porteur est en droit d'inscrire sur la lettre la date réelle de création ou d'acceptation. Cette inscription, toujours présumée exacte, même si elle ne l'était pas, servira de base pour fixer la date du payement »?

— *Oui, en supprimant les mots : « toujours présumée exacte, même si elle ne l'était pas », p.* 513.

49. Dans le cas où la lettre échoit un dimanche ou un jour férié légal, faut-il exiger la présentation la veille du jour férié ou le lendemain?

— *La veille, p.* 513.

50. Faut-il restreindre l'obligation de présenter la lettre au *besoin* ou *recommandataire,* au seul cas où il est domicilié au même lieu que le tiré?

— *Oui, p.* 514.

51. Y a-t-il lieu de compléter l'art. 32, § 1, du projet en vue de préciser dans quels cas le payement sera suffisamment régulier pour amener la libération?

— *Non, p.* 514.

52. Y a-t-il lieu, lorsqu'une lettre est tirée à plusieurs exemplaires, d'exiger pour le payement la remise de tous les exemplaires?

— *Non, p.* 514.

53. Y a-t-il lieu d'interdire en matière de change les termes de grâce qui sont encore admis par la loi ou les usages dans certains pays?

— *Oui, p.* 514.

54. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que, si le payement de la

lettre n'est pas demandé à l'échéance, l'accepteur peut, après l'expiration du délai pour le protêt faute de payement, déposer la somme aux risques et frais du porteur, soit au tribunal, soit auprès de tout autre établissement ou autorité ayant qualité pour recevoir des dépôts, sans qu'une sommation au porteur soit nécessaire ? »

— *Oui, p.* 514 *et* 515.

§ 7. — *Du protêt.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

Art. 35. — Le refus total ou partiel de payement doit être constaté par le porteur soit dans un acte nommé protêt faute de payement, soit dans une autre forme, admise par la loi du pays où la lettre de change est payable.

Art. 36. — Sauf disposition contraire dans la loi du pays où la lettre de change est payable, le protêt doit être fait le lendemain ou le surlendemain de l'échéance.

Les jours fériés légaux ne sont pas comptés dans ce délai.

Art. 37. — La clause *sans protêt* ou *sans frais* a pour effet, à l'égard de celui qui l'a apposée et des endosseurs ultérieurs, de dispenser le porteur de l'obligation de faire protester la lettre; elle ne prive pas le porteur du droit de faire dresser le protêt et d'exiger le remboursement des frais.

(Questions résolues.)

55. Y a-t-il lieu d'admettre comme équivalant au protêt d'autres actes qui en tiendraient lieu d'après la législation du pays où la lettre est payable?

— *Oui, p.* 515.

56. Y a-t-il lieu de préciser, mieux que le fait l'article 36, le jour auquel doit se faire le protêt?

— *Oui, p.* 515.

57. Y a-t-il lieu de maintenir dans l'article 36 les mots « sauf disposition contraire dans la loi du pays où la lettre de change est payable? »

— *Oui, p.* 515.

58. Y a-t-il lieu de rendre le protêt obligatoire vis-à-vis de l'accepteur?

— *Non, p.* 516.

59. Y a-t-il lieu d'obliger le porteur à faire protester contre le donneur d'aval?

— *Non, p.* 516.

60. Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi une disposition déclarant que le porteur n'est pas dispensé du protêt en cas de mort ou de faillite du tiré?

— *Inutile*, *p*. 516.

61. Y a-t-il lieu d'ajouter à la fin de l'article 37 les mots « à moins que la traite n'ait été créée sans frais » ?

— *Non*, *p*. 516.

62. Y a-t-il lieu d'exiger que la clause *sans frais*, insérée dans la lettre par le tireur, soit mentionnée dans le corps même de la lettre, ou tout au moins qu'elle soit paraphée?

— *Oui*, *p*. 516.

62bis. Y a-t-il lieu d'imposer à celui qui fait protester une lettre de change l'obligation d'en informer le tireur par lettre recommandée endéans les trois jours?

— *Non*, *p*. 516 *et* 517.

§ 8. — *De l'intervention.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

N° 1. — De l'acceptation par intervention.

Art. 38. — Lors du protêt faute d'acceptation, la lettre de change peut être acceptée par un tiers intervenant pour l'un des signataires.

L'acceptation par intervention se fait dans la même forme que l'acceptation du tiré; elle est, en outre, mentionnée dans l'acte de protêt ou à la suite de cet acte.

Art. 39. — L'intervenant est tenu de notifier sans délai son intervention à celui pour qui il est intervenu.

Art. 40. — Le porteur de la lettre de change conserve tous ses droits contre le tireur et les endosseurs, à raison du défaut d'acceptation par celui sur qui la lettre était tirée, nonobstant toutes acceptations par intervention.

N° 2. — Du payement par intervention.

Art. 41. — Une lettre de change protestée peut être payée par tout tiers intervenant pour l'un des signataires.

L'intervention et le payement sont constatés dans l'acte de protêt ou à la suite de l'acte.

Art. 42. — Si le porteur refuse de recevoir le payement offert par un intervenant, il est déchu de tout recours contre les personnes qui eussent été libérées par le payement.

Art. 43. — Celui qui paie une lettre de change par intervention est subrogé aux droits du porteur contre la personne pour laquelle il est inter-

venu, les garants de cette personne et le tiré ; il est tenu des obligations qui incombent au porteur quant aux formalités à remplir.

ART. 44. — Si le payement par intervention est fait pour le compte du tireur, tous les endosseurs sont libérés.

(QUESTIONS RÉSOLUES.)

63. Y a-t-il lieu de distinguer dans la loi entre le cas où l'intervention est celle d'une ou plusieurs personnes indiquées comme *besoin*, et celui où l'intervenant est un tiers?

— *Oui, p.* 517.

64. Y a-t-il lieu d'admettre le recours du porteur contre les endosseurs et le tireur dans le cas où il y a acceptation par intervention ?

— *Oui, sauf quand le porteur a consenti à l'acceptation par intervention, p.* 500, 505 *et* 517.

65. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que si l'accepteur par intervention a omis dans son acceptation d'indiquer pour le compte de qui il accepte, il est réputé être intervenu pour le tireur?

— *Oui, p.* 518.

66. Y a-t-il lieu d'autoriser l'acceptation partielle par intervention?

— *Oui, p.* 518.

67. Y a-t-il lieu de compléter les dispositions des articles 43 et 44 ?

— *Oui, p.* 518.

68. Y a-t-il lieu, dans l'hypothèse prévue par le dernier paragraphe de l'article 44, de ne pas créer de préférence pour le tiré, et de donner la préférence à l'intervenant qui se présente le premier?

— *Non; tout l'alinéa est supprimé, p.* 518.

§ 9. — *Des obligations et actions.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

ART. 45. — Tous les signataires de la lettre de change sont tenus à la garantie solidaire envers le porteur.

Cette garantie s'étend au montant de la lettre, aux intérêts, aux frais de protêt et autres frais légitimes. Les intérêts courent à partir du premier jour utile pour le protêt.

ART. 46. — Toute signature mise sur une lettre de change vaut pour l'engagement qu'elle implique, sans égard à la nullité de tout autre engagement ou à la fausseté de toute autre signature.

Le tiré qui a payé ou accepté une lettre de change fausse peut exiger du porteur et de chaque endosseur l'indication de son cédant et la preuve de la vérité de sa signature.

Le porteur qui découvre la fausseté de la lettre a le même droit.

ART. 47. — Le porteur d'une lettre de change protestée peut exercer son action en garantie contre tous les signataires de la lettre ou contre chacun d'eux.

Le même droit existe, pour chacun des endosseurs, contre les endosseurs antérieurs et contre le tireur.

ART. 48. — Les délais dans lesquels doit être exercé le recours en garantie, ainsi que les formalités à observer dans l'exercice de ce recours, sont déterminés par la loi du pays où l'action est intentée.

ART. 49. — Sauf le cas de force majeure, après l'expiration des délais prescrits :

Pour la présentation de la lettre de change à vue ou à un certain temps de vue;

Pour le protêt faute de payement;

Pour l'exercice de l'action en garantie;

Le porteur de la lettre de change est déchu de tous ses droits contre les endosseurs.

Les endosseurs sont également déchus, après les mêmes délais, de toute action en garantie contre leurs cédants, chacun en ce qui le concerne.

ART. 50. — La même déchéance a lieu contre le porteur et les endosseurs à l'égard du tireur lui même; ils ne conserveront l'action de change que contre l'accepteur.

Toutefois, le tireur reste obligé pour autant qu'il se trouverait indûment enrichi au détriment du porteur et des endosseurs.

ART. 50*a*. — Indépendamment des formalités prescrites pour l'exercice de l'action en garantie, le porteur d'une lettre de change protestée faute de payement peut, en obtenant la permission du président du tribunal de commerce, saisir conservatoirement les effets mobiliers des tireurs, accepteurs et endosseurs.

(QUESTIONS RÉSOLUES.)

69. Y a-t-il lieu de substituer, dans l'article 45, aux mots « sont tenus à la garantie solidaire », les mots « sont obligés solidairement », et de supprimer à l'article 47 les mots « en garantie »?

— *Question de rédaction, p.* 518.

70. Ne faut-il pas faire courir les intérêts à partir de l'échéance plutôt que du premier jour utile pour le protêt?

— *Oui, p.* 518.

71. Y a-t-il lieu de préciser les frais légitimes?

— *Non, p.* 518.

72. Y a-t-il lieu de supprimer les dispositions des §§ 2 et 3 de l'article 46?

— *Non, p.* 518.

73. Y a-t-il lieu de substituer à l'article 48, qui renvoie à la législation de chaque pays, des règles précises et uniformes?

— *Non, p.* 518.

74. Faut-il préciser les cas de force majeure dont parle l'article 49?

— *Non, p.* 519.

75. Ne faut-il pas indiquer d'autres causes de déchéance que celles prévues par l'article 49, telles que le défaut de notification du protêt, le défaut de présentation *au besoin*, etc.?

— *Non, p.* 519.

76. Est-il nécessaire d'inscrire dans la loi que le protêt n'est pas nécessaire pour la conservation des droits du porteur contre l'accepteur?

— *Non, p.* 519.

77. Ne faut-il pas, tout au moins pour la conservation des droits du porteur contre l'accepteur, exiger le protêt quand la lettre de change est *domiciliée?*

— *Non, p.* 519.

78. Y a-t-il lieu de donner au porteur déchu une action contre le tiré non accepteur qui s'enrichirait par suite du non-payement?

— *Inutile, p.* 520.

79. Y a-t-il lieu de maintenir la disposition de l'article 50*a*?

— *Non, p.* 520.

80. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que quiconque souscrit une lettre de change en qualité de mandataire, sans avoir de mandat, est tenu personnellement, comme l'aurait été le prétendu mandant si le mandat eût été réel?

— *Non, p.* 520.

81. Y a-t-il lieu de déroger aux règles ordinaires de la compétence en ce qui concerne l'action récursoire?

— *Non, p.* 520.

§ 10. — *De la perte des lettres de change.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

ART. 51. — Le propriétaire d'une lettre de change perdue peut en exiger le payement en vertu d'une décision du tribunal du lieu où la lettre est payable, en fournissant caution, ou bien demander le dépôt judiciaire de la somme due par le tiré.

Le tribunal appréciera la solvabilité de la caution.

L'engagement de la caution est éteint par trois ans si, pendant ce temps, il n'y a eu ni demandes, ni poursuites judiciaires.

ART. 52. — En cas de refus de payement, le propriétaire de la lettre de change perdue conserve tous ses droits par un acte de protestation.

Cet acte doit être fait, au plus tard, le surlendemain de l'échéance de la lettre de change perdue.

Il doit être notifié aux tireur et endosseurs dans les formes et délais prescrits pour la notification du protêt.

Pour être valable, il ne doit pas être nécessairement précédé d'une décision judiciaire ou d'une dation de caution.

ART. 53. — Le propriétaire de la lettre de change égarée doit, pour s'en procurer un nouvel exemplaire, s'adresser à son endosseur immédiat, qui est tenu de lui prêter son nom et ses soins pour agir envers son propre endosseur; et ainsi, en remontant d'endosseur en endosseur, jusqu'au tireur de la lettre.

Après que le tireur aura délivré le nouvel exemplaire, chaque endosseur sera tenu d'y rétablir son endossement.

Le tiré qui a déjà donné son acceptation n'est pas tenu de la rétablir et le payement ne pourra être exigé de lui que conformément à l'article 51.

Le propriétaire de la lettre de change égarée supportera les frais.

(QUESTIONS RÉSOLUES.)

82. Y a-t-il lieu de substituer à l'article 51 du projet de loi la disposition que voici :

« Le propriétaire d'une lettre de change perdue peut demander devant le tribunal du lieu où la lettre est payable l'annulation de la lettre contre tous les signataires, exiger le payement en fournissant caution, ou bien demander le dépôt judiciaire du montant de la lettre de change, en observant les dispositions de la présente loi ? »

— *Non*, *p.* 501.

83. Convient-il que, pour les formalités à remplir en cas de perte de la lettre de change, la loi se borne à renvoyer à la loi du lieu où le payement doit être fait ?

— *Oui*, *p.* 501.

§ 11. — *De la prescription.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

Art. 54. — Toutes actions relatives aux lettres de change se prescrivent par cinq ans, à compter du dernier jour utile pour le protêt ou du jour de la dernière poursuite judiciaire, s'il n'y a eu condamnation ou si la dette n'a été reconnue par acte séparé.

Néanmoins, les débiteurs prétendus seront tenus, s'ils en sont requis, d'affirmer sous serment qu'ils ne sont plus redevables, et leurs veuves, héritiers ou ayants cause, qu'ils estiment de bonne foi qu'il n'est plus rien dû.

La prescription, en ce qui concerne les lettres à vue ou à un certain délai de vue dont l'échéance n'a pas été fixée par la présentation, commence à partir de l'expiration du délai fixé par l'article 13 pour la présentation au tiré.

(Questions résolues.)

84. Y a-t-il lieu de préciser d'une façon plus complète que ne le fait l'article 54 le point de départ de la prescription ?

— *Non*, *p*. 521.

85. N'y a-t-il pas lieu de fixer le point de départ de la prescription de l'action qui peut appartenir à un endosseur contre les endosseurs qui le précèdent et contre le tireur ?

— *Oui*, *p*. 521.

86. Y a-t-il lieu de susbtituer au délai uniforme de 5 ans le terme de 3 ans à l'égard de l'accepteur et d'un an à l'égard des endosseurs et du tireur ?

— *Non*, *p*. 521 *et* 522.

87. Y a-t-il lieu de maintenir la disposition de l'article 54, § 2, imposant le serment aux prétendus débiteurs ?

— *Non*, *p*. 523.

88. Y a-t-il lieu d'insérer dans la loi que l'interruption de la prescription n'a d'effet qu'à l'égard du débiteur vis-à-vis duquel l'acte interruptif a été posé ?

— *Non*, *p*. 523.

89. Ne faut-il pas, dans l'article 54, § 3, distinguer entre les lettres à vue et les lettres à un certain délai de vue ?

— *Oui*, *p*. 524.

89*a*. N'y a-t-il pas lieu d'insérer dans la loi qu'en matière de lettres de change la prescription court contre les mineurs et tous autres incapables ?

— *Oui*, *p*. 524.

§ (nouveau) *Du rechange.*

90. Y a-t-il lieu de permettre le cumul des rechanges ?

— *Oui, p.* 524.

91. Y a-t-il lieu de subordonner le payement de la retraite à la condition qu'elle soit accompagnée de la remise de la lettre, du protêt et d'un compte de retour acquitté ?

92. Y a-t-il lieu de préciser ce que peut comprendre le compte de retour ?

93. Y a-t-il lieu d'inscrire dans la loi que tout endosseur qui a payé la lettre de change a le droit de biffer son endossement et ceux de ses successeurs ?

— *Questions inutiles, p.* 524.

SECTION III. — *Du billet à ordre et du billet au porteur.*

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

ART. 55. — Ces billets doivent contenir :
1° L'indication de la somme à payer;
2° Le nom de celui à qui le payement doit être fait;
3° La mention que le billet est *à ordre* ou *au porteur* ;
4° La signature de celui qui s'oblige.

ART. 56. — Toutes les dispositions concernant la lettre de change, qui ne sont pas exclues par la nature du billet à ordre ou du billet au porteur, y sont applicables.

94. N'y a-t-il pas lieu de donner à l'article 55 une définition du billet comme l'article 3 donne une définition de la lettre de change et de dire : « Le billet est une promesse de payer qui doit contenir : » ?

— *Inutile, p.* 524.

95. Y a-t-il lieu d'admettre la validité des billets au porteur ?

— *Oui, p.* 450 *et* 502.

TITRE II

Des chèques et autres titres négociables.

(*Texte du projet adopté au Congrès d'Anvers.*)

ART. 57. — Les lettres de change et billets à ordre payables à vue, et qui, sous la dénomination de chèques, mandats de payement, bons, accréditifs, etc., sont créés pour régler les payements, doivent être présentés au payement dans les cinq jours de leur date, quand la disposition est faite de

la place où elle est payable. Si la disposition est faite d'un autre lieu, le délai de présentation est de huit jours, avec augmentation d'un jour par distance de cinq cent kilomètres; ce délai est doublé quand le trajet doit s'effectuer en tout ou en partie par voie de mer.

Pour le surplus, les chèques, mandats de payement, bons, accréditifs, etc., sont soumis aux dispositions du titre Ier.

(Questions résolues.)

96. N'y a-t-il pas lieu de distinguer nettement dans la loi entre les chèques et les lettres de change et billets à ordre à vue? A quel critérium faut-il s'attacher?

— *Oui, p.* 496 *et* 525.

97. Y a-t-il lieu de ne permettre la création de chèques que sur un banquier, une banque ou un établissement de crédit?

— *Non, p.* 496 *et* 525.

98. Ne faut-il pas exiger, à peine de nullité, que le chèque soit daté?

— *Non. Le porteur est présumé avoir reçu mandat de remplir la date, p.* 525.

99. Faut-il suppléer par une présomption légale au défaut de mention du lieu de la création du chèque?

— *Inutile, p.* 525.

100. Ne faut-il pas exprimer plus clairement que ne le fait l'article 57 la déchéance du porteur?

— *Inutile, p.* 525.

101. Faut-il qu'une disposition spéciale de la loi menace de dommages-intérêts le tireur qui n'a pas de fonds disponibles au moment du payement?

— *Non, p.* 525.

102. Convient-il que le projet contienne une disposition analogue à celle des lois anglaise et espagnole en ce qui concerne le chèque *Crossed* ou barré?

— *Oui, p.* 496 *et* 525.

PROJET DE LOI SUR LES LETTRES DE CHANGE

ET AUTRES TITRES NÉGOCIABLES

Rédigé par le Bureau de la 2me Section du Congrès

Le Congrès de Bruxelles a adopté pour base de ses travaux le projet voté par le Congrès d'Anvers.

Les résolutions qu'il a prises donnent le fond d'amendements à apporter à ce projet.

Le Bureau de la seconde Section du Congrès a traduit ces résolutions en amendements.

Le projet dont le texte suit est le résultat de ce travail, dans lequel les intentions du Congrès sont fidèlement respectées.

Le texte n'est donc autre que la rédaction adoptée à Anvers, amendée conformément aux décisions de Bruxelles.

Le Bureau a pensé qu'il ne sortirait pas de son rôle en divisant le projet en quatre titres au lieu de deux, division impérieusement commandée par les résolutions prises à Bruxelles sur les chèques.

Les corrections, d'ailleurs peu nombreuses, qu'il a fallu apporter à la rédaction d'un très petit nombre d'articles, n'en ont aucunement modifié la portée.

TITRE PREMIER

Dispositions communes aux titres négociables.

Art. 1er. — Quiconque est capable de s'obliger civilement ou commercialement, est capable de s'obliger par lettre de change ou par billet à ordre.

Art. 2. — L'étranger incapable de s'obliger par lettre de change ou par billet à ordre, en vertu de la loi de son pays, mais capable d'après la loi du pays où il appose sa signature sur la lettre de change ou sur le billet à ordre, ne peut invoquer son incapacité pour se soustraire à ses obligations.

Art. 3. — Les obligations résultant des lettres de change et des billets à ordre sont indépendantes et personnelles. Toute signature vaut pour l'engagement qu'elle implique, sans égard à la nullité de tout autre engagement ou à la fausseté de toute autre signature.

TITRE II. — Des lettres de change.

§ 1er. — *De la nature de la lettre de change.*

Art. 4. — La lettre de change est un ordre pur et simple de payer, qui doit contenir :

1° L'indication de la somme à payer;

2° Le nom de celui qui doit payer;

3° L'indication qu'elle doit être payée à un tiers, ou qu'elle est à ordre ou au porteur;

4° La signature de celui qui l'a créée.

La dénomination de « lettre de change » vaut clause à ordre, à moins que le contraire ne soit indiqué.

Art. 5. — L'écrit dans lequel fait défaut une des conditions prescrites par l'article précédent ne produit pas d'effets en vertu du droit de change.

Art. 6. — Le propriétaire d'une lettre créée au porteur a toujours le droit d'y inscrire la clause à ordre; en vertu de cette clause la lettre ne pourra plus être transmise que par un endossement.

Art. 7. — La lettre de change est datée; elle indique l'époque et le lieu du payement.

Si une lettre de change n'est pas datée, le porteur est présumé avoir reçu mandat d'y inscrire la date. Si elle n'indique pas l'époque du payement, elle est payable à vue. Si elle n'énonce pas le lieu, elle est payable au domicile du tiré.

Si une lettre de change est tirée à plusieurs exemplaires, elle doit l'indiquer, à peine de dommages-intérêts contre le tireur.

Art. 8. — Lorsque la somme à payer est écrite en toutes lettres et en chiffres, il faut, en cas de différence, s'en tenir à la somme écrite en toutes lettres.

§ 2. — *De l'acceptation.*

Art. 9. — Le porteur d'une lettre de change a le droit d'en demander à tout moment l'acceptation; toute clause contraire serait réputée non écrite.

Art. 10. — La présentation à l'acceptation ou au *visa* n'est obligatoire que pour les lettres de change payables à un certain temps de vue.

Le porteur d'une lettre de change payable à un certain temps de vue doit, sous peine de perdre ses droits de recours, la présenter à l'acceptation ou au *visa* dans le délai indiqué par la lettre ou, à défaut d'indication, dans les quatre mois de sa date si la lettre est tirée du même continent, et dans les huit mois si elle est tirée d'un autre continent.

Art. 11. — L'obligation de présenter la lettre à l'acceptation ou au *visa* n'astreint le porteur à la présenter à la personne indiquée *au besoin* que dans le cas où celle-ci est domiciliée au même lieu que le tiré.

Art. 12. — L'acceptation doit être écrite sur la lettre de change. La simple signature apposée par le tiré au recto de la lettre de change vaut acceptation.

L'acceptation donnée par acte séparé ne produit pas d'effets en vertu du droit de change.

Art. 13. — L'acceptation peut être exigée dans les vingt-quatre heures; elle ne peut être conditionnelle; mais elle peut être restreinte quant à la somme acceptée.

Le tiré peut biffer son acceptation aussi longtemps qu'il n'est pas dessaisi du titre, à moins qu'il ne le détienne que comme mandataire ou dépositaire.

Art. 14. — Quand la lettre est payable à un certain délai de vue, l'acceptation ou le visa doit être daté par celui qui le donne; à défaut de quoi le porteur est présumé avoir reçu mandat de remplir la date.

Art. 15. — Quand la lettre de change est payable dans un lieu autre que le domicile du tiré, celui-ci doit, à défaut d'indication de la lettre, indiquer le domicile où le payement doit être fait.

Art. 16. — Le refus d'acceptation est constaté au domicile du tiré par un acte que l'on nomme *protêt faute d'acceptation*.

Art. 17. — Sur la notification du protêt faute d'acceptation, les endosseurs et le tireur sont respectivement tenus d'effectuer,

sous déduction de l'escompte, le remboursement de la lettre avec les frais de protêt et autres frais légitimes.

ART. 18. — Le droit de recours établi par l'article précédent, en faveur du porteur, appartient aussi à tout endosseur muni de la lettre de change protestée.

§ 3. — *De l'endossement.*

ART. 19. — L'endossement transmet la propriété de la lettre de change.

ART. 20. — La simple signature du porteur mise au dos de la lettre de change, de la copie ou de l'allonge de la lettre, vaut endossement.

ART. 21. — L'endossement est daté; s'il n'est pas daté, le porteur est présumé avoir reçu mandat d'y inscrire la date.

ART. 22. — Les mentions restrictives qu'un endosseur ajoute à l'endossement sont opposables ou profitent à tous les propriétaires ultérieurs de la lettre de change, sauf ce qui est dit dans l'art. 43, relativement à la clause *sans frais.*

ART. 23. — Si la lettre a été endossée au profit du tireur, d'un endosseur antérieur ou même de l'accepteur et si elle a été de nouveau endossée par eux avant l'échéance, tous les endosseurs restent néanmoins tenus vis-à-vis du porteur.

§ 4. — *De l'aval.*

ART. 24. — Le payement d'une lettre de change peut être garanti par aval.

Le donneur d'aval est tenu solidairement. Il garantit les obligations de l'accepteur et, à défaut d'acceptation, celles du tireur, à moins qu'il n'ait restreint son engagement en ne garantissant que les obligations de l'un ou l'autre des endosseurs.

ART. 25. — L'aval doit être écrit sur la lettre de change.

L'aval donné par acte séparé ne produit pas d'effets en vertu du droit de change.

ART. 26.—La simple signature apposée par un tiers sur le recto de la lettre de change vaut aval.

§ 5. — *De l'échéance et du payement.*

ART. 27. — Le porteur d'une lettre de change doit la présenter

au payement le jour de l'échéance. Si ce jour est un jour férié légal, la présentation doit être faite le jour non férié qui précède.

Quand la lettre est payable à vue, elle doit, à défaut d'indication spéciale, être présentée au tiré dans les quatre mois de sa date, si elle est tirée du même continent, et dans les huit mois, si elle est tirée d'un autre continent.

Si la lettre de change contient l'indication d'un besoin, elle ne doit lui être présentée que s'il est domicilié au lieu où la lettre est payable.

ART. 28. — Si une lettre porte qu'elle est payable à un certain délai de date et que cette date a été omise, ou si l'acceptation d'une lettre de change tirée à un certain délai de vue n'est pas datée, chaque porteur est présumé avoir reçu mandat d'y inscrire la date réelle de création ou d'acceptation.

ART. 29. — La lettre de change doit être payée dans la monnaie qu'elle indique.

S'il s'agit d'une monnaie étrangère, le payement peut être fait en monnaie nationale au cours moyen du change à vue de la veille de l'échéance ou du payement, coté sur la place la plus rapprochée du payement, à moins, cependant, que le tireur n'ait prescrit formellement le payement en monnaie étrangère.

ART. 30. —Le porteur de la lettre de change ne peut pas refuser un payement partiel, lors même que l'acceptation a eu lieu pour le tout.

ART. 31. — Le porteur d'une lettre de change ne peut être contraint d'en recevoir le payement avant l'échéance.

Celui qui paie une lettre de change avant son échéance est responsable de la validité du payement.

ART. 32. — Celui qui paie une lettre de change à son échéance et sans opposition est présumé valablement libéré.

Il n'est admis d'opposition au payement qu'en cas de perte de la lettre de change, de faillite du porteur ou de son incapacité de recevoir.

ART. 33. — Si le payement d'une lettre de change n'est pas demandé à l'échéance, l'accepteur peut, après l'expiration du délai pour le protêt faute de payement, déposer la somme, aux risques et frais du porteur, dans la caisse publique chargée dans chaque pays de recevoir les dépôts et consignations, sans qu'une sommation au porteur soit nécessaire.

ART. 34. — Le débiteur payant tout le montant de la lettre de

change a le droit d'exiger que le porteur lui remette la lettre acquittée.

Si le débiteur fait un payement partiel, il peut seulement exiger que ce payement soit mentionné sur la lettre de change et qu'on lui en donne quittance sur une copie de la lettre.

Art. 35. — Si une lettre de change a été tirée à plusieurs exemplaires, le tiré ne se libère envers le porteur qu'en payant sur la traite qu'il a acceptée.

S'il n'y a pas eu d'acceptation, le tiré opère sa libération en payant sur le premier exemplaire qui lui est régulièrement présenté.

Art. 36. — Les juges ne peuvent accorder de délai pour le payement d'une lettre de change.

§ 6. — *Du protêt.*

Art. 37. — (*Il y a lieu pour chaque pays de déterminer ici dans la loi le mode d'après lequel le refus total ou partiel de payement doit être constaté par le porteur.*)

Art. 38. — Sauf disposition contraire dans la loi du pays où la lettre de change est payable, le protêt doit être fait au plus tard le second jour ouvrable après l'échéance.

Les jours fériés légaux ne sont pas comptés dans ce délai.

Art. 39. — La clause *sans protêt* ou *sans frais* a pour effet de dispenser le porteur de l'obligation de faire protester la lettre ; elle ne prive pas le porteur du droit de faire dresser le protêt et d'exiger le remboursement des frais.

Art. 40. — La clause *sans protêt* ou *sans frais* ne peut être inscrite dans la lettre de change que par le tireur ; si elle n'est pas mentionnée dans le corps même de la lettre de change, elle doit être au moins paraphée.

§ 7. — *Des copies de lettres de change.*

Art. 41. — La copie d'une lettre de change doit être conforme à l'original et reproduire les endossements et les énonciations qu'il contient, avec la mention que c'est une copie.

Art. 42. — Tout endossement original fait sur une copie oblige l'endosseur comme s'il était fait sur la lettre de change même.

Art. 43. — Le détenteur de la lettre de change est tenu de la

remettre au porteur de la copie, dès que celui-ci justifie de son droit à recevoir l'exemplaire original. Lorsque le détenteur s'y refuse, le porteur de la copie est obligé de faire constater ce refus par un acte de protêt, à peine de perdre ses droits de recours contre les endosseurs qui ont donné leur signature sur la copie.

Le protêt doit constater : 1° Que l'original de la lettre n'a pas été remis par celui qui en est détenteur ;

2° Que l'acceptation ou le payement n'a pas été obtenu sur la production de la copie.

§ 8. — *De l'intervention.*

I. — De l'acceptation par intervention.

Art. 44. — Lors du protêt faute d'acceptation, la lettre de change peut être acceptée, en tout ou en partie, par un tiers intervenant pour l'un des signataires.

L'acceptation par intervention se fait dans la même forme que l'acceptation du tiré ; elle est, en outre, mentionnée dans l'acte de protêt ou à la suite de cet acte.

Art. 45. — Lorsque la personne indiquée comme *besoin* consent à accepter la lettre pour l'un des intéressés, elle doit être préférée à tous ceux qui offrent d'intervenir pour la même personne.

Art. 46. — Lorsque l'intervenant a omis, dans son acceptation, d'indiquer pour le compte de qui il intervient, il est réputé être intervenu pour le tireur.

Art. 47. — L'intervenant est tenu de notifier sans délai son intervention à celui pour qui il est intervenu.

Art. 48. — Le porteur de la lettre de change qui a acquiescé à son acceptation par intervention est déchu du recours basé sur le défaut d'acceptation.

II. — Du payement par intervention.

Art. 49. — Une lettre de change protestée peut être payée par tout tiers intervenant pour l'un des signataires.

L'intervention et le payement sont constatés dans l'acte de protêt ou à la suite de cet acte.

Art. 50. — Si le porteur refuse de recevoir le payement offert par un intervenant, il est déchu de tout recours contre les personnes qui eussent été libérées par le payement.

Art. 51. — Celui qui paie une lettre de change par intervention est subrogé aux droits du porteur contre la personne pour laquelle il est intervenu, les garants de cette personne et le tiré; il est tenu des obligations qui incombent au porteur quant aux formalités à remplir.

Art. 52. — Si le payement par intervention est fait pour le compte du tireur, tous les endosseurs sont libérés.

S'il est fait pour un endosseur, tous les endosseurs ultérieurs sont libérés.

S'il y a concurrence pour le payement d'une lettre de change par intervention, celui qui opère le plus de libérations est préféré.

Si le *besoin* consent à payer la lettre de change, il doit être préféré à tout tiers dont l'intervention n'opérerait pas plus de libérations que la sienne.

§ 9. — *Des obligations et actions.*

Art. 53. — Tous les signataires de la lettre de change sont obligés solidairement envers le porteur.

Leur engagement s'étend au montant de la lettre, aux intérêts, aux frais de protêt et autres frais légitimes. Les intérêts courent à partir de l'échéance.

Les rechanges peuvent être cumulés.

Art. 54. — Le tiré qui a payé ou accepté une lettre de change fausse peut exiger du porteur et de chaque endosseur l'indication de son cédant et la preuve de la vérité de sa signature.

Le porteur qui découvre la fausseté de la lettre a le même droit.

Art. 55. — Le porteur d'une lettre de change protestée peut exercer l'action récursoire contre tous les signataires de la lettre ou contre chacun d'eux.

Le même droit existe pour chacun des endosseurs contre les endosseurs antérieurs et contre le tireur.

Art. 56. — Les délais dans lesquels doit être exercée l'action récursoire, ainsi que les formalités à observer dans l'exercice de cette action, sont déterminés par la loi du pays où elle est intentée.

Art. 57. — Sauf le cas de force majeure, après l'expiration des délais prescrits :

Pour la présentation de la lettre de change à vue ou à un certain temps de vue;

Pour le protêt faute de payement ;

Pour l'exercice de l'action récursoire ;

Le porteur de la lettre de change est déchu de tous ses droits contre les endosseurs.

Les endosseurs sont également déchus, après les mêmes délais, de leurs recours contre leurs cédants, chacun en ce qui le concerne.

Art. 58. — La même déchéance a lieu contre le porteur et les endosseurs à l'égard du tireur lui-même ; ils ne conserveront l'action récursoire que contre l'accepteur.

Toutefois, le tireur reste obligé pour autant qu'il se trouverait indûment enrichi au détriment du porteur et des endosseurs.

§ 10. — *De la perte des lettres de change.*

Art. 59. — (*Il y a lieu pour chaque pays d'inscrire ici dans la loi les devoirs à remplir par le porteur pour obtenir payement de la lettre de change perdue.*)

Art. 60. — Le propriétaire de la lettre de change égarée doit, pour s'en procurer un nouvel exemplaire, s'adresser à son endosseur immédiat, qui est tenu de lui prêter son nom et ses soins pour agir envers son propre endosseur ; et ainsi, en remontant d'endosseur en endosseur, jusqu'au tireur de la lettre.

Après que le tireur aura délivré le nouvel exemplaire, chaque endosseur sera tenu d'y rétablir son endossement.

Le tiré qui a déjà donné son acceptation n'est pas tenu de la rétablir.

Le propriétaire de la lettre de change égarée supportera les frais.

Art. 61. — Le propriétaire d'une lettre de change perdue peut en demander l'annulation au tribunal du lieu du payement.

Le tribunal ordonnera des publications dans le but d'avertir le détenteur de la lettre de change qu'il doit faire valoir ses droits dans un délai déterminé, à peine de voir son titre déclaré nul et sans effet.

(*Il y a lieu pour chaque pays d'inscrire ici dans la loi la forme de la publicité et la procédure à suivre dans l'action en annulation*).

§ 11. — *De la prescription.*

Art. 62. — Toutes actions relatives aux lettres de change se prescrivent par cinq ans, à compter du dernier jour utile pour le

protêt ou du jour de la dernière poursuite judiciaire, s'il n'y a eu condamnation ou si la dette n'a été reconnue par acte séparé.

La prescription, en ce qui concerne les lettres de change à vue dont l'échéance n'a pas été fixée par la présentation, commence à partir de l'expiration du délai fixé par l'art. 10 pour la présentation au tiré. Pour les lettres à un certain temps de vue, la prescription commence après l'expiration du même délai augmenté du délai de vue.

Art. 63. — La prescription de l'action récursoire d'un endosseur contre les endosseurs précédents et le tireur court à partir du jour où l'endosseur a payé ou, en cas de poursuite judiciaire, du jour où la citation en justice lui a été signifiée.

Art. 64. — En matière de lettres de change, la prescription court contre les mineurs et tous autres incapables.

TITRE III.

Des billets à ordre et au porteur.

Art. 65. — Les billets à ordre ou au porteur sont des obligations de payer qui contiennent :

1° L'indication de la somme à payer ;

2° La mention que le billet est *à ordre* ou *au porteur;*

3° La signature de celui qui s'oblige.

Art. 66. — Toutes les dispositions concernant la lettre de change sont applicables au billet à ordre et au billet au porteur, à l'exception de celles qui sont exclues par la nature de ces billets.

TITRE IV.

Des chèques et autres titres négociables.

Art. 67. — Les dispositions de la présente loi concernant la lettre de change payable à vue s'appliquent aux effets qui, sous la dénomination de chèques, bons, accréditifs ou toute autre, sont créés pour opérer le retrait de fonds disponibles, sauf les modifications suivantes :

1° Le porteur d'un de ces effets doit le présenter au payement dans les cinq jours de sa date, quand il est tiré de la place où il est payable; lorsque l'effet est tiré d'un autre lieu, le délai de présentation sera réglé par la législation particulière de chaque pays ;

2° L'effet qui porte en travers et au recto deux lignes parallèles

n'est payable qu'à une maison de banque; si un nom est inscrit entre les deux lignes, il doit être payé à la maison indiquée.

Tout payement fait par le tiré contrairement à ces indications est effectué à ses risques et périls.

ART. 68. — L'article précédent ne concerne pas les billets et effets à vue :

1° Qui porteraient la mention de « lettre de change »;

2° Qui, d'après les lois ou usages du pays dans lequel ils sont créés, ont nécessairement le caractère de lettres de change.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE. – Documents.

DEUXIÈME PARTIE. — Section de droit maritime.

TROISIÈME PARTIE. — SECTION DE LA LETTRE DE CHANGE.

ERRATA

Page 513, la 15e ligne doit être remplacée par : *Oui* (v. p. 509).

Page 517, avant-dernière ligne, ajouter après le mot *oui* cette phrase : « mais seulement dans le cas où le porteur n'a pas acquiescé à l'acceptation par intervention.



